

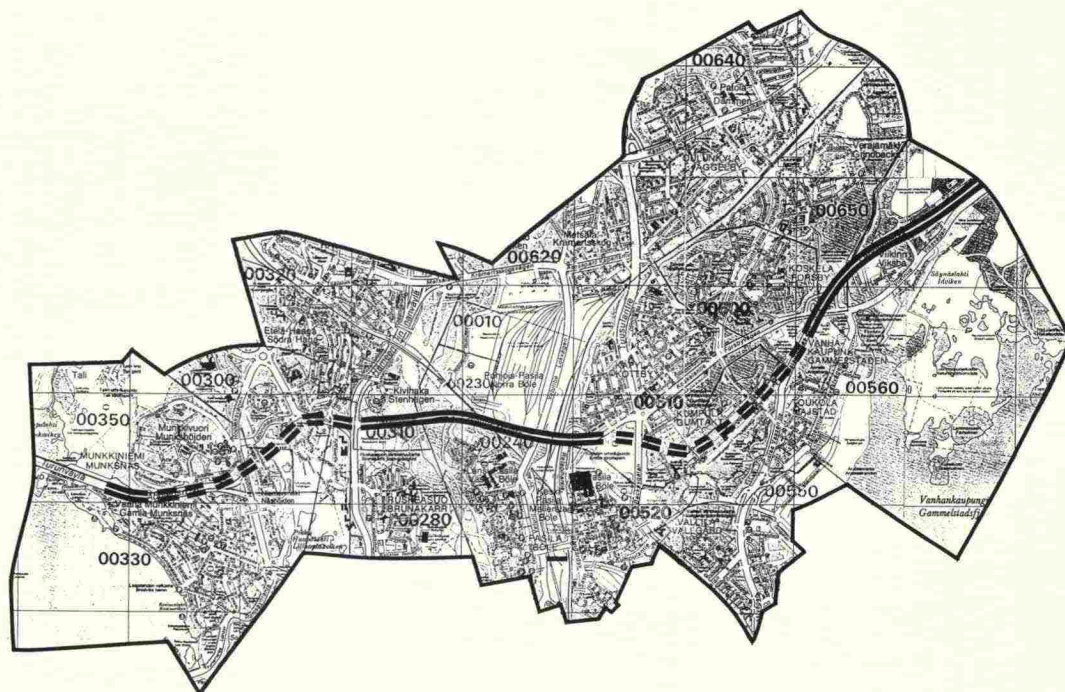
940825



Tielaitos

Anne Kuismin

Kansalaisten ja suunnittelijoiden vuoropuhelu Pasilanväylän yleis- suunnittelussa



Tielaitoksen
selvityksiä

20/1994

Helsinki 1994

Keskushallinto
Tiehallinto

08 TIEH

Tielaitoksen selvityksiä
20/1994

Anne Kuismin

**Kansalaisten ja suunnittelijoiden
vuoropuhelu Pasilanväylän yleis-
suunnittelussa**

Tielaitos
Keskushallinto, tiehallinto

Helsinki 1994

ISSN 0788-3722
ISBN 951-47-9099-5
TIEL 3200230

Painatuskeskus Oy
Helsinki 1994

Julkaisun kustannus ja myynti:
Tielaitos, hallinnon palvelukeskus,
painotuotepalvelut
Telefaksi (90) 1487 2652

Tielaitos
Opastinsilta 12 A
PL 33
00521 HELSINKI
Puh. vaihde (90) 148 721

Kuismin Anne: Kansalaisten ja suunnittelijoiden vuoropuhelu Pasilanväylän yleissuunnittelussa, Helsinki 1994, Tielaitos, 80 s. + liitt, 35 s. Tielaitoksen selvityksiä 20/1994,

Asiasanat: haastattelututkimukset, liikennesuunnittelu, mielipiteet, yleissuunnitelmat

Tiivistelmä

Tutkimuksessa tarkastellaan kansalaisten ja suunnittelijoiden välistä vuoropuhelua Pasilanväylän yleissuunnittelun yhteydessä. Työssä kuvataan asukkaiden ja yhdistysten näkemyksiä suunnitelmasta ja suunnittelun toteuttamisesta sekä arvioidaan vuoropuhelun onnistuminen ja sen opetukset kansalaisten osallistumisen hoitamiseen jatkossa. Tiedot perustuvat asukkaille ja yhdistyksille tehtyihin kyselyihin ja haastatteluihin sekä tiedotusvälineiden ja projektin julkaisemaan materiaaliin.

Asukkaiden suhtautuminen Pasilanväylän rakentamiseen vaihteli varauksettomasta kannatuksesta ehdottomaan vastustukseen. Keski-määrin näkemykset olivat lievästi myönteisiä. Kannattajat perustelivat mielipidettään liikenteen sujuvuuden ja poikittaisyhteyden kehittämisen tarpeella sekä liikenneturvallisuuden paranemisella ja asuinalueiden rauhoittumisella, vastustajat taas puhuivat suurista kustannuksista, ympäristöhaitoista, väylän tarpeettomuudesta ja joukkoliikenteen kehittämisestä. Asukasmielipiteen muutokset heijastelivat suunnitteluprosessin tapahtumia ja yleisen yhteiskunnallisen tilanteen kehitystä, mutta pelkästään väylän lähiympäristöön kohdistetut vuoropuhelutoimet eivät vaikuttaneet kokonaisnäkemykseen.

Vuoropuhelulla tavoitettiin valtaosa lähialueen asukkaista, mutta harvat osallistuivat varsinaiseen kaksisuuntaiseen vuorovaikutukseen, kuten yleisötilaisuuksiin tai mielipiteensä ilmaisemiseen suunnittelijoille. Kansalaiset pitivät vuoropuhelun ideaa ja toimia hyvinä, mutta monet kritisoivat niiden toteutustapaa. Sitä kuvattiin yksipuolisen myönteiseksi ja liian suppeasti teknisiin yksityiskohtiin keskittyväksi. Suunnittelu nähtiin jonkin verran avoimemmaksi kuin yleensä, mutta vastustajien mielestä se oli vain näennäistä.

Pasilanväylän vuoropuhelussa tiedotettiin kansalaisille osallistuvan suunnittelun periaatteet ja tavoitteet. Vuoropuhelutoimet, kuten projektin oma tiedotuslehti, yleisötilaisuudet, yleisönosastokirjoittelu, pienryhmätapaamiset ja soittomahdollisuus yhteyshenkilölle, tarjosivat hyvät puitteet suunnittelijoiden ja asukkaiden väliselle vuorovaikutukselle. Toteutuksessa oli kuitenkin selviä heikkouksia. Hankkeen tiedotus oli niin yksipuolisen myönteistä, että vuoropuhelusta muodostui suunnittelijoiden ja vastustajien välinen vastakainasettelu. Vuoropuhelua hallitsivat tekniset, väyläkohtaiset kysymykset eikä rinnalla esitetty vaihtoehtoisia suunnitelmia seudun liikennejärjestelyistä. Projektin virallinen ja epävirallinen viestintä oli osittain ristiriitaista, varsinkin vuoropuhelun tarkoituksen suhteen.

ESIPUHE

Tiehallitus on tilannut tämän tutkimuksen Tampereen yliopiston psykologian laitokselta. Työtä on valvonut apulaisjohtaja Aulis Nironen tietelaitoksen keskushallinnosta ja apulaisprofessori Matti Syvänen Tampereen yliopiston psykologian laitokselta. Tiedot suunnittelusta ja vuoropuhelusta on antanut vuoropuhelun yhteyshenkilö Tuija Halonen Viatek Tapiola Oy:stä.

Lämpimät kiitokset heille sekä kaikille tutkimukseen osallistuneille.

Anne Kuismin
Tutkija

SISÄLTÖ

TIIVISTELMÄ	3
ESIPUHE	5
SISÄLLYSLUETTELO	6
1 JOHDANTO	9
1.1 Kansalaiset ja suunnittelijat	9
1.2 Avoin, vuorovaikutteinen ja osallistuva suunnittelu	10
2 PASILANVÄYLÄN YLEISSUUNNITTELU	12
2.1 Pasilanväylän suunnittelun alkuvaiheet	12
2.2 Vuoropuhelukurssi	13
2.3 Pasilanväylän vuoropuheluohjelma	13
2.4 Pasilanväylä tiedotusvälineissä	15
3 TUTKIMUSTEHTÄVÄ	17
4 TUTKIMUSMENETELMÄT	18
4.1 Käytetyt menetelmät	18
4.2 Asukaskyselyt	19
4.3 Haastattelut	20
4.4 Yhdistyskyselyt	21
4.5 Seuranta	21
5 OSALLISTUMINEN VUOROPUHELUUN	23
5.1 Tieto suunnittelusta	23
5.2 Järjestettyyn vuoropuheluun osallistuminen	23
5.3 Keskustelut ja muu suunnitteluun liittyvä toiminta	24
5.4 Osallistumattomuuden syyt	25
5.5 Yhdistysten toiminta Pasilanväylän suhteen	27
6 MIELIPITEET PASILANVÄYLÄSTÄ	28
6.1 Pasilanväylän kannatus ja vastustus	28
6.2 Kannanotot Pasilanväylän vaikutusalueen eri osissa	30
6.3 Tärkeimmät Pasilanväylän arvioinnissa huomioidut tekijät	32
6.3.1 Liikenteen sujuvuuden ja poikittaisytteiden kehittä- misen tarve	33
6.3.2 Suuret kustannukset	34
6.3.3 Liikenneturvallisuus	35
6.3.4 Ympäristövaikutukset - enemmän tai vähemmän saasteita	36
6.3.5 Joukkoliikenne yksityisautoilun sijasta	37

6.3.6	Pasilanväylän tarpeettomuus	38
6.3.7	Vaikutukset asuinalueilla - enemmän tai vähemmän liikennettä	40
6.3.8	Yleishyödyllisyys	41
6.3.9	Vaikutukset kaupunkikuvaan	41
6.4	Pasilanväylän toteuttamisen todennäköisyys	42
7	MIELIPITEET VUOROPUHELUSTA	43
7.1	Vuoropuhelun tavoitteet	43
7.2	Tiedonsaannin riittävyys	44
7.3	Näkemykset Via Pasila -lehdestä	45
7.4	Näkemykset avoimet ovet -tilaisuuksista	47
7.5	Keskustelut Pasilanväylästä	48
7.6	Suunnittelun avoimuus	49
7.7	Kaupunkilaisten vaikutusmahdollisuudet	52
7.8	Toiveita suunnittelijoiden toiminnasta	54
7.9	Vuoropuhelun kokonaisarviointit	55
7.10	Kansalaisosallistumisen järjestäminen yleensä	58
7.11	Pasilanväylän suunnittelijoiden käsitys vuoropuhelusta	60
8	VUOROPUHELUN ARVIOINTI	62
8.1	Vuoropuhelun tavoitteet	62
8.2	Vuoropuhelun avoimuus	64
8.3	Vuoropuhelun tavoitavuus	65
8.4	Asukasmielipiteen muuttuminen vuoropuhelun aikana	65
8.5	Vuoropuhelutoimet	67
8.5.1	Via Pasila	67
8.5.2	Avoimet ovet	69
8.5.3	Lehtikirjoittelu	70
8.5.4	Yhdistykset	71
8.6	Vuoropuhelumenetelmä	72
8.7	Kehittämisehdotuksia kansalaisosallistumisen järjestämiseen	74
9	YHTEENVETO MIELIPITEISTÄ JA VUOROPUHELUN ARVIOINNISTA	77
	KIRJALLISUUS	79
	LIITTEET	
1	Vuoropuhelun tapahtumakalenteri	
2	Tutkimus- ja suunnitteluvaiheet	
3	Asukaskyselylomakkeet	
4	Asukaskyselyiden vastaajien alueittaiset taustatiedot ja väestötiedot vuonna 1991 tai 1985	
5	Haastateltavat ja yhdistyskyselyiden saajat	
6	Yhdistyskyselylomakkeet	
7	Kokonaisnäkemys Pasilanväylästä taustaryhmittäin	
8	Kokonaisnäkemys ja toiminta hankkeen suhteen sekä kulkumuoto	

1 JOHDANTO

1.1 Kansalaiset ja suunnittelijat

Erilaisten yhteiskunnallisten rakennushankkeiden suunnittelu on ollut vahvasti asiantuntijoiden ja virkamiesten käsissä. Tavallisen kansalaisen näkökulmasta se on tapahtunut jossain "sisäpiireissä" omina erillisinä projekteinaan. Valmiit suunnitelmat ovat vain ilmestyneet nähtäville ja niistä ovat asianosaiset voineet tehdä halutessaan muistutuksen.

Tällainen käytäntö on koettu ongelmalliseksi ja turhauttavaksi niin kansalaisten kuin suunnittelijoidenkin kannalta. Yksittäisistä asukkaista tuntuu, ettei heillä ole paljoakaan mahdollisuutta osallistua lähiympäristönsä suunnitteluun ja muokkaamiseen, sillä harvalla on valmiuksia ottaa välittömästi kantaa usein pitkällekin valmisteluihin suunnitelmiin. Voimattomuuden tunne on saanut monet passiivisiksi, vain alistumaan ulkopuolelta tuleviin muutoksiin. Osa on kuitenkin ryhtynyt aktiiviseen vastarintaan. Ns. yhden asian liikkeet ovat syntyneet jonkin asian puolesta tai jotain vastaan. Monet asukasyhdistykset tai kansalaisliikkeet ovat ottaneet, ainakin väliaikaisesti, tehtäväkseen tiettyjen hankkeiden pysäyttämisen, lopettamisen tai ainakin viivästyttämisen. Luonnollisesti tämä vaikeuttaa myös suunnittelijoiden työtä. Näin on muodostunut vastakkainasetelma viranomaisten ja kansalaisliikkeiden välille; yhteisten tavoitteiden sijasta viranomaisten on koettukin toimivan kansalaisia vastaan.

Osallistuvasta suunnittelusta puhuttiin jo 1970-luvulla. Erilaiset kokeilut ja tutkimustyö sekä hallinnolliset ehdotukset osallistumisen kehittämiseksi vilkastuivat selvästi 1980-luvulla, mutta uusia lakisääteisiä osallistumismuotoja ei kuitenkaan syntynyt. (Vesihalitus 1986.) Keväällä 1992 valmistui lakiehdotus ympäristövaikutusten arviointimenettelystä tiehankkeiden suunnittelussa. Sen yhtenä tavoitteena on parantaa kansalaisten tiedonsaantia ja vaikutusmahdollisuuksia suunnittelussa ja päätöksenteossa (Tielaitos 1992). Tähän asti osallistumismenettelyjä on siis sovellettu vapaaehtoiselta pohjalta, kuten esimerkiksi tässä työssä tarkasteltavassa Pasilanväylän yleissuunnittelussa.

Vakiintuneita suunnittelumenettelyjä on kuitenkin vaikea muuttaa, varsinkin kun uusista tavoista ei ole kovin selvää kuvaa sen paremmin suunnittelijoilla kuin asukkaillakaan, koska Suomessa ei ole vielä laajemmin kokemuksia osallistuvasta suunnittelusta. Suunnittelukäytäntöjen uudistamiseksi tarvitaan tietoa siitä, miten neuvotellaan yhteiset tavoitteet ja sovitaan keinoista niiden saavuttamiseksi; millaiseen yhteistyöhön kansalaiset ovat valmiit, millaiset menettelytavat toimivat Suomessa, millaiset ovat kansalaisten toimintaedellytykset ja kuinka niitä voisi kehittää. Tutkimuksen tarkoituksena on omalta osaltaan selvittää näitä kysymyksiä yhteiskunnallisen suunnittelukäytännön uudistamisen perustaksi.

1.2 Avoin, vuorovaikutteinen ja osallistuva suunnittelu

Kansalaisten ja suunnittelijoiden välisestä vuorovaikutuksesta käytetään monenlaisia käsitteitä. Sitä on kutsuttu mm. avoimeksi, tiedottavaksi, vuorovaikutteiseksi tai osallistuvaksi suunnitteluksi sekä lähidemokratiaksi, kuulemiseksi tai vaikuttamiseksi sen mukaan, mitä tekijää on haluttu painottaa tai millä osallistumisen tasolla liikutaan. Avoin ja tiedottava korostavat projektin julkisuutta ja ulospäinsuuntautuvuutta, vuorovaikutus, osallistuminen ja lähidemokratia nostavat esiin asukkaiden aktiivisen panoksen.

Vuorovaikutusta voidaan myös tarkastella kansalaisten osallistumisasteen mukaan. Seuraavassa on esitetty pelkistetysti suunnitteluun osallistumisen tasot kansalaisten osuuden lisääntyessä:

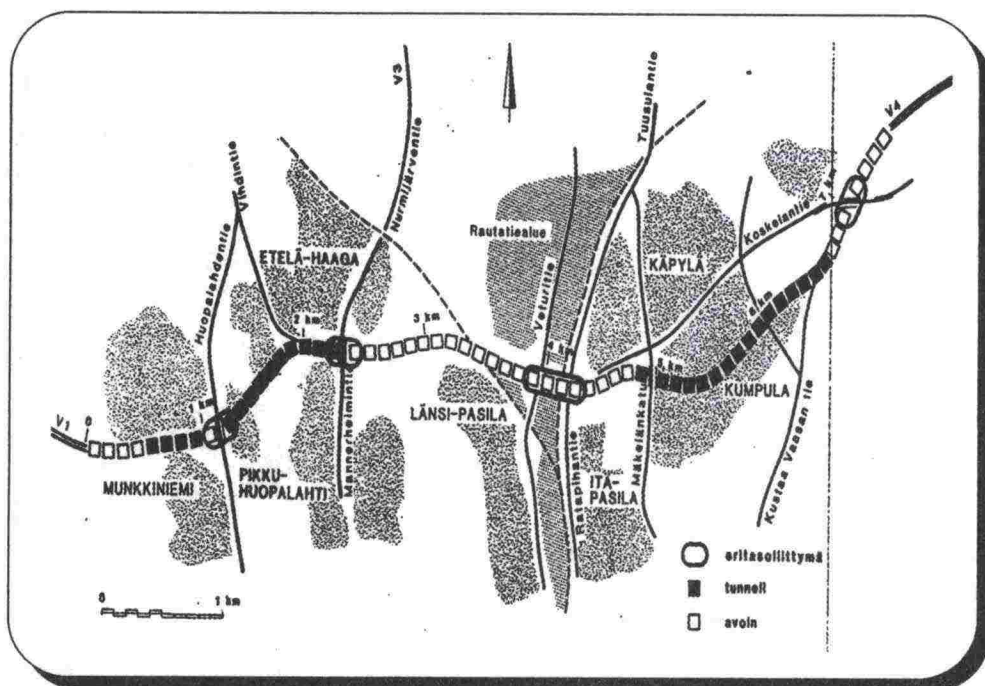
1. Kansalaiset eivät osallistu
2. Yksisuuntainen tiedottaminen (avoin, tiedottava)
3. Kaksisuuntainen tiedottaminen (kuuleminen)
4. Osallistuva suunnittelu (lähidemokratia, vuorovaikutus)
5. Yhteistyö (vaikuttaminen)
6. Kansalaiset suunnittelevat ja päättävät
asiantuntijoiden avustuksella

Yksisuuntaisessa tiedottamisessa suunnittelija antaa informaatiota hankkeesta yleensä tiedotusvälineiden kautta. Kaksisuuntaisesti kommunikoitaessa myös kansalaiset ja järjestöt voivat kertoa mielipiteensä suunnitelmasta. Osallistuvassa suunnittelussa asukkaat ja yhdistysten edustajat osallistuvat ja vaikuttavat sekä suunnittelutyöhön että suunnitelmaan. Viidennellä tasolla organisoituneiden intressitahojen edustajat ja suunnittelijat toimivat tasavertaisesti yhteistyössä; edelliset asettavat tavoitteet ja arvioivat ratkaisuja, jälkimmäiset vastaavat suunnitelmien valmistelusta. Toisessa ääripäässä suunnittelijoiden tehtäväksi jää tekninen avustaminen, tiedon antaminen ja opastaminen.

Yhteiskunnallisissa projekteissa osallistumisella on yleensä tarkoitettu kansalaisen tutustumista hankkeeseen ja pyrkimystä vaikuttaa suunnitteluun ja päätöksentekoon mielipiteen ilmaisun, julkisen keskustelun, kansalaisadressien ja -liikkeiden yms. keinoin. Sen sijaan työ-, tuote- tai asumissuunnittelun puolella on pyritty käyttäjien ja suunnittelijoiden väliseen yhteistyöhön itse suunnittelussa, jopa kuudennella tasolla (OSU - osallistuvaan suunnitteluun 1991).

Tässä työssä käytetään edellä mainittuja käsitteitä enemmänkin niiden sisältöpainotusten kuin osallistumistasojen perusteella. Niiden lisäksi puhutaan vuoropuhelusta, sillä Pasilanväylä-hankkeessa suunnittelijoiden ja asukkaiden tai yhdistysten välistä yhteydenpitoa nimitettiin vuoropuheluksi. Suunnittelija-nimike kattaa tässä yleisesti kaikki projektissa mukana olleet tilaajan tai konsultin työntekijät tai viranhaltijat.

Osallistuvassa, vuorovaikutteisessa suunnittelussa pyritään molemminpuoliseen vuorovaikutukseen kaikkien asiasta kiinnostuneiden tahojen kanssa, olivatpa nämä sitten yksilöitä tai ryhmittymiä. Lähtökohtana on avoin, salailematon tiedonvälitys koko prosessin ajan. Kansalaiset voivat osallistua mahdollisimman aikaisessa vaiheessa ja hankkeen esittely on riittävän yleistajuista ja havainnollista, jotta kaikilla on mahdollisuus perehtyä aineistoon ja arvioida jo suunnitelmaehdotuksia. Osallistumisen tavoitteena on parantaa kansalaisten tiedonsaantia ja vaikuttamismahdollisuuksia suunnittelussa ja päätöksenteossa.



2.2 Vuoropuhelukurssi

Syksyllä 1990 Pasilanväylän projekti järjesti vuoropuhelukurssin, jonka kouluttajina toimivat amerikkalaiset asiantuntijat (Hans ja Annemarie Bleiker, the Institute for Participatory Management & Planning). Viikon mittaiselle kurssille osallistui kaupungin, tielaitoksen ja konsulttien suunnittelijoita sekä muita asiasta kiinnostuneita.

Kurssilla käytettiin kouluttajien laatimaa yksityiskohtaista materiaalia, joka oli nimetty kansalaisosallistumisen käsikirjaksi julkisen sektorin virkamiehille ja muille yleisöä palveleville ammattiryhmille (Citizen Participation Handbook 1990). Kansalaisosallistumista ei siis käsitelty kansalaisten vaan osallistumista järjestävien tahojen kannalta. Kirjassa esiteltiin 60 periaatetta, 38 tekniikkaa ja muita ohjeita, joiden avulla julkisen sektorin yksiköt voivat toimia tehokkaasti ja saada hankkeensa päätökseen, vaikka näitä vastustettaisiinkin. Tavoitteeksi ei asetettu kansalaisten mielipiteiden muuttamista myönteisemmäksi hanketta kohtaan, vaan se, että vastustajat luopuvat aktiivisesta vastarinnasta ja myöntyvät hankkeen toteuttamiseen, vaikka sitä edelleen vastustavatkin.

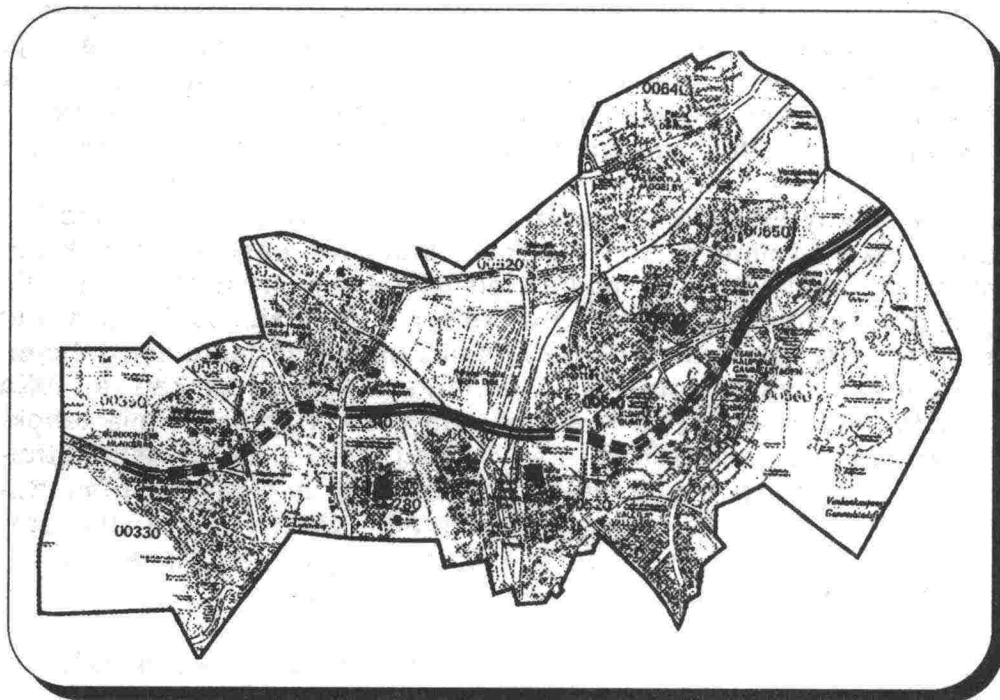
Kurssin käsikirjassa kerrottiin, ettei tietyn ratkaisun hyväksyminen riipu pelkästään sen sisällöstä, vaan myös sen syntytavasta. Kansalaiset ovat valmiita kärsimään projektin mahdollisesti aiheuttamia henkilökohtaisiakin menetyksiä, jos he kokevat, että kyseinen ongelma on tärkeä, ihmisten huolet otetaan huomioon ja projektin toimintatapa on oikeudenmukainen, järkevä ja luotettava. Kurssilla painotettiin vuoropuhelutekniikoiden huolellista valintaa, sillä sopimaton vuoropuhelun muoto tai väärä ajoitus eivät tuota toivottua tulosta.

2.3 Pasilanväylän vuoropuheluohjelma

Pasilanväylän vuoropuheluohjelma suunniteltiin ja toteutettiin neuvotteluyhteydessä vuoropuhelukurssin kouluttajien kanssa. Lisäksi vuoropuhelun yhteyshenkilö kävi kolme kertaa ja projektin johtaja kerran vuoropuhelukurssilla Yhdysvalloissa. Pasilanväylän vuoropuhelussa käytettiin monenlaisia tapoja suunnittelijoiden ja asukkaiden välisen yhteyden luomiseksi. Seuraavassa kerrotaan niistä lyhyesti (tapahtumakalenteri liitteessä 1).

Yleissuunnittelun aikana julkaistiin kuusi numeroa Via Pasila -nimistä Pasilanväylän projektin tiedotuslehteä. Sen levikki kasvoi ensimmäisen numeron 23 500 kappaleesta vähitellen 48 000 kappaleeseen. Lehteä jaettiin ryhmäkirjeenä väylän lähiympäristön asukkaille ja sidosryhmille (kartta 2). Lehdessä suunnittelijat esittelivät Pasilanväylän suunnitelmia, suunnittelumenetelmiä ja suunnitelmien vaikutuksia sekä kertoivat yleisötilaisuuksista ja yleisöltä saadusta palautteesta. Lisätiedusteluja ja kysymyksiä varten lehdessä annettiin vuoropuhelun yhteyshenkilön puhelinnumero.

Kartta 2. Via Pasilan jakelualue Pasilanväylän lähiympäristössä



Pasilanväylän suunnitelmiin voi kuka tahansa käydä tutustumassa avoimet ovet -tilaisuuksissa, joita järjestettiin 15 vuosina 1990-1993. Seitsemän ensimmäistä yleisötilaisuutta pidettiin väylän lähialueen kouluilla ja loput Pasilanväylän projektitilassa Ilmalassa. Tarkkaa tietoa suunnitelmiin tutustuneista ei valitettavasti ole saatavilla, sillä kaikki kävijät eivät kirjoittaneet nimeään "vieraskirjaan". Kahdessa ensimmäisessä tilaisuudessa kävi kuitenkin selvästi eniten väkeä; kuutisenkymmentä kirjoitti nimensä listaan, mutta yhteyshenkilö arvioi mukana olleen noin 150 henkeä. Sitten kävijämäärä väheni kerta kerralta. Kouluilla järjestetyissä tilaisuuksissa se oli vielä 40-60 henkeä, mutta projektitilassa enää 20-30, usein vähemmänkin. Myös tilaisuuksien luonne muuttui paikan vaihduttua: pienehkö hankkeesta kiinnostuneiden kantajajoukko vieraili toistuvasti projektitilan avoimet ovet -tilaisuuksissa, kun kouluilla kävijät olivat enimmäkseen kertaluonteisesti suunnitelmaan tutustumassa.

Kaikissa avoimet ovet -tilaisuuksissa oli esillä suunnitelmien karttapiirroksia ja väylän vaikutusselvityksiä. Projektin edetessä esitellyn materiaalin määrä kasvoi ja monipuolistui; nähtäville tuli väylän lähialueen ilmakehä, projektin organisaatiokaavio, hankkeen historiaa sekä suunnitelman valmistuttua pienoismalli ja hanketta esittelevä video. Avoimet ovet -nimitys kuvasi tilaisuuksien luonnetta: esillä olleeseen materiaaliin oli mahdollisuus tutustua sekä itsekseen että paikalla olleiden suunnittelijoiden avustuksella, mutta mitään yleistä esittelyä, tiedotusta, keskustelua tai mielipiteiden vaihtoa ei ollut. Kommenttinsa sai jättää suunnittelijoille joko suullisesti tai kirjallisesti.

Vuoden 1991 aikana suunnittelijat osallistuivat yhdeksään pienryhmätapaamiseen alueella toimivien asukasyhdistysten tai muiden ryhmittymien edustajien kanssa. Näistä kaksi tapahtui asukasyhdistysten aloitteesta ja loput projektin järjestäminä. Neljässä kokoontumisessa käsiteltiin Pasilan liikennejärjestelyjä, joten eniten ryhmätapaamisiin osallistuivat Pasiloiden liikennetyöryhmät. Lisäksi projekti lähetti Kivihaan liikennejärjestelyjä koskevan mielipidetiedustelun 600 Kivihaan talouteen. Kyselyyn vastasi kuitenkin vain 14% alueen talouksista toisen kyselykerran jälkeen.

2.4 Pasilanväylä tiedotusvälineissä

Pasilanväylästä julkaistiin ajoittain vilkkaastikin mielipide-kirjoituksia ja lehtiartikkeleita yleissuunnittelun aikana (Taulukko 1). Valtaosa (73%) niistä ilmestyi Helsingin Sanomissa loppujen hajaan-tuessa 14 eri lehden palstoille. Suurin osa artikkeleista esitteli hanketta uutisluontoisesti hyvine ja huonoine puolineen, mutta yleisönosastotekstit polarisoituivat kansalaisten väylää vastustaviin kirjoituksiin ja projektin puolustaviin vastineisiin.

Taulukko 1. Lehtikirjoittelu Pasilanväylästä marraskuusta -90 toukokuuhun -93 (tarkemmin liite 1) p=projektin kirjoittama

	Artikkeli		Mielipide		Yht.	%
	HS	Muut lehdet	HS	Muut lehdet		
Kielteistä	3	4	17		27	39
Myönteistä		4(2p)	12(9p)	1(1p)	16	23
Uutistyyppinen	18	8	1		27	39
Yhteensä	21	15	30	4	70	100

Kiihkeimmillään mielipidekirjoittelu oli suunnittelun alussa, jolloin vastustajat kiistelivät hankkeen vaikutuksista ja sen taustalla olevista arvoista projektin johtajan kanssa. Kesällä erimielisyydet liittyivät ympäristöhaittojen ja hyötyjen arvottamiseen. Keväällä 1992 korostuivat entisestään kysymykset hankkeen kalleudesta ja tarpeellisuudesta sekä yksityisautoilun vastakkainasettelusta joukko-liikenteen kanssa. Suunnittelun loppuvaiheessa ilmestyi Pasilanväylästä vain jokunen yksittäinen yleisönosastokirjoitus.

Pasilanväylää käsittelevien lehtiartikkelien sävy muuttui hieman suunnittelun loppupuolella, jolloin koko ajan julkaistujen uutistyyppisten kirjoitusten rinnalle ilmestyi myös toimittajien kantaaottavia kommentointeja. Suunnittelun aikana lehdissä käytiin keskustelua myös muista pääkaupunkiseudun tiehankkeista, autoilusta ja ym-

päristöstä yleensä sekä kansalaisten aktiivisuudesta yhteiskunnallisissa hankkeissa (liite 1).

Talvella 90-91 vuoropuhelun yhteyshenkilö oli ensin yksin ja sitten projektin johtajan kanssa haastateltavana radiossa. Vuoden 1991 lokakuussa oli Ylen Ykkösen yhteiskuntatoimituksella teemapäivä yhteiskuntasuunnittelun näkymistä, jolloin se radioi suorana lähetystenä paneelikeskustelun Pasilanväylästä. Toimittajien lisäksi keskustelemassa olivat Tiehallituksen pääjohtaja, Helsingin liikennesuunnittelupäällikkö, Pasilanväyläprojektin johtaja sekä asukkaitten edustajina ympäristötutkija ja liikennesuunnitteluinsinööri. Keskustelussa käsiteltiin väylän kustannuksia, päätöksiä, tarpeellisuutta ja liikennepolitiikka yleisemminkin. Seuraavan vuoden syksyllä lähetettiin televisio-ohjelma 'Tosi asiaa - kansalaiset vastaan tielaitos', jossa sivuttiin myös Pasilanväylää. Ohjelmassa oli haastateltu asukkaita, virkamiehiä ja päättäjiä tiehankkeiden päätöksenteosta ja kansalaisten vaikutusmahdollisuuksista siinä.

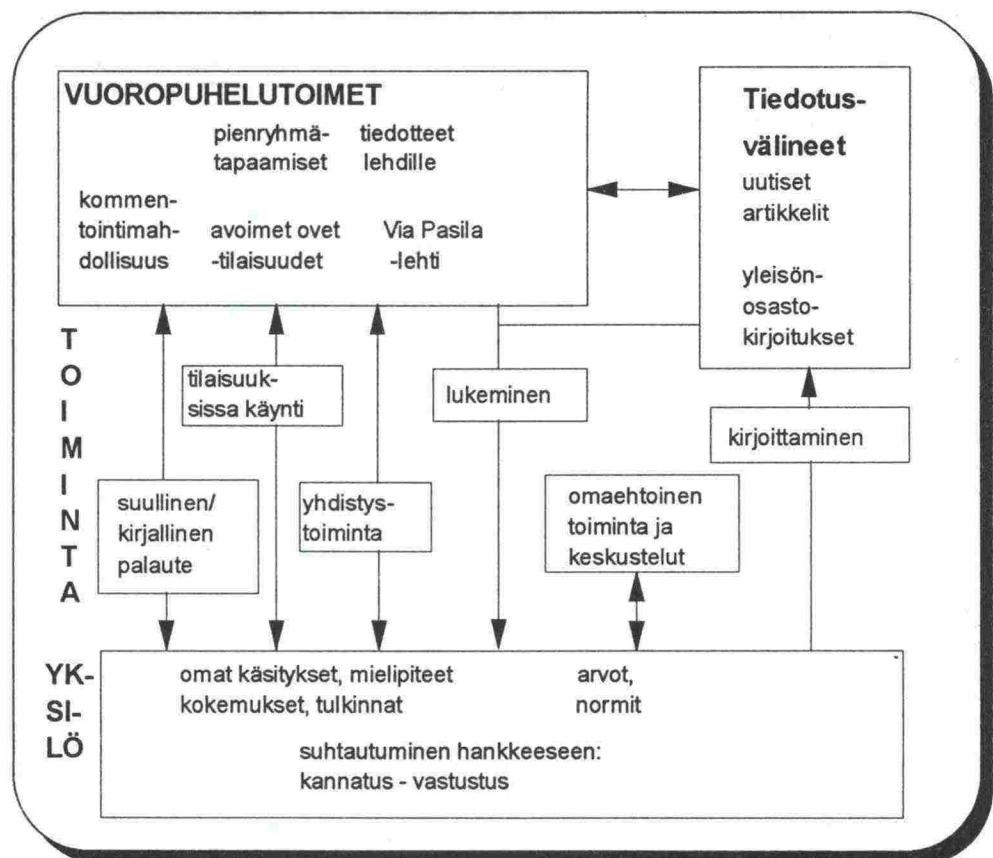
3 TUTKIMUSTEHTÄVÄ

Tässä tutkimuksessa tarkastellaan Pasilanväylän vuoropuhelua asukkaiden näkökulmasta. Tehtävänä on kuvata kansalaisten ja yhdistysten näkemyksiä suunnitelmasta ja projektin yleisölle suunnitelmasta toiminnasta sekä arvioida vuoropuhelun onnistuminen ja sen opetukset asukkaiden osallistumisen hoitamiseen jatkossa. Kuviossa 1 tutkimustehtävä on esitetty kaaviona, jossa kuvataan Pasilanväylän suunnittelijoiden, tiedotusvälineiden ja kansalaisten väliset vuorovaikutussuhteet.

Seuraavassa on lueteltu lyhyesti tutkimuskysymykset:

- Mitä mieltä asukkaat ja yhdistykset ovat Pasilanväylästä ?
- Miten he perustelevat näkemystään ?
- Muuttuuko kansalaismielipide yleissuunnittelun aikana ?
- Kuinka innokkaasti vuoropuheluun osallistutaan ?
- Mitä mieltä asukkaat ja yhdistykset ovat vuoropuhelutoimista ja koko yleissuunnitteluprosessista ?
- Vaikuttaako vuoropuhelu asukkaiden mielipiteisiin ?
- Miten vuoropuhelutoimet onnistuvat ?
- Onko suunnittelu avointa ja vuorovaikutteista ?
- Mitä tästä suunnitteluprosessista voidaan oppia tulevaisuuden osallistumiskäytäntöjen kehittämiseksi ?

Kuvio 1. Vuoropuhelun kuvaus



4 TUTKIMUSMENETELMÄT

4.1 Käytetyt menetelmät

Tietoa kerättiin monella eri tavalla, jotta saatiin kattavampi ja luotettavampi käsitys asukkaiden mielipiteistä. Postikyselyillä saavutettiin tilastolliseen tarkasteluun tarvittava määrä helsinkiläisiä ja haastatteluilla täydennettiin ja syvennettiin kyselyiden vastauksia. Jotta voitiin selvittää väylän vaikutuspiiriin kohdistuneiden vuoropuhelutoimien tuottama osuus mielipiteiden muutoksista, kartoitettiin muiden mahdollisten tekijöiden vaikutusta kyselemällä lähiympäristön lisäksi myös vertailuryhmän eli vuoropuhelualueen ulkopuolella olevien itähelsinkiläisten käsityksiä Pasilanväylästä. Pää-tiedonhankintamenetelmänä toiminut asukaskysely toteutettiin kolmena eri ajankohtana väylän lähistöllä ja vertailuryhmässä.

Tutkimusmenetelmien aikataulu sovitettiin suunnitteluvaiheiden mukaiseksi (liite 2). Varsinaista alkumittausta ennen vuoropuhelua ei voitu tehdä, sillä tutkimuksen käynnistyessä yleissuunnittelu ja vuoropuhelutoimet oli jo aloitettu. Joten ensimmäinen kyselykerta maaliskuussa 1991 ajoittui vuoropuhelun alkupuolelle, jolloin ensimmäiset avoimet ovet -tilaisuudet oli pidetty sekä tiedotuslehdet ja yleisönosastokirjoitukset ilmestyneet. Kyselyn vastausten pohjalta haastateltiin joitakin hankkeen puolestapuhujia ja vastustajia sekä yksi kantaa ottamaton. Toukokuussa postitettiin kyselylomake asukasyhdistyksille ja muille ryhmittymille, jotka olivat olleet projektin kanssa tekemisissä. Toinen asukaskysely lähetettiin tammikuun 1992 lopussa liikenneteknisen perusratkaisun valinnan jälkeen. Yleissuunnitelman valmistuttua joulukuussa 1992 postitettiin kolmas kysely vuodenvaihteessa. Seuraavana syksynä kyseltiin vielä asukasyhdistysten ja muiden ryhmittymien näkemyksiä suunnitteluprosessista sekä haastateltiin uudelleen syksyllä 1991 haastatellut asukkaat.

Tutkimuksen lähdemateriaalina käytettiin myös suunnitteluajana julkaistuja lehtikirjoituksia sekä suunnittelijoiden antamia lehdistötiedotteita ja muuta vuoropuheluun liittyvää materiaalia. Lisäksi haastateltiin myös suunnittelijoita heidän kokemuksistaan vuoropuhelusta ja suunnitteluprosessista.

Luvuissa 5, 6 ja 7 raportoidaan yllä kuvattujen tiedonhankintamenetelmien tulokset sisältöteemojen mukaan. Kysely tai asukaskysely viittaavat edellä mainittuihin, alkuvuosina -91, -92 ja -93 postitettuihin kyselyihin. Näiden palauttajia kutsutaan vastaajiksi erotuksena haastatelluista. Erilaisia hankkeesta kiinnostuneita järjestöjä, yhdistyksiä, seuroja tai kansalaisliikkeitä nimitetään yhdistyksiksi ja näille lähetettyjä kyselyjä yhdistyskyselyiksi. Tulosten raportoinnissa käytetyt suorat lainaukset on otettu haastatteluista tai kyselyiden vapaamuotoisista vastauksista. Ne havainnollistavat ja elävöittävät asukkaiden näkemysten kuvausta, mutta lainaukset on myös helppo ohittaa, sillä niiden sisältö on kerrottu tiivistetysti tekstissä.

4.2 Asukaskyselyt

Keväällä 1991 postitettiin kyselylomakkeet tuhannelle Pasilanväylän vaikutusalueen asukkaalle ja 250 Itä-Helsinkiläiselle, joiden nimet ja osoitteet oli poimittu satunnaisotoksella väestörekisterin yli 16-vuotiaista (taulukko 2). Vuoden 1992 ja 1993 alussa lähetettiin kyselyt samankokoisille, mutta uudestaan poimituille satunnaisotosryhmille. Pasilanväylän vaikutusalue rajautui Via Pasila -lehden jakelun mukaisesti, joten lehden levikin laajennuttua toisen ja kolmannen kyselyn otanta-alue oli neljä postinumeroaluetta suurempi kuin ensimmäisellä kerralla (kartta 2). Vertailualueeseen kuuluivat Herttoniemi, Roihuvuori ja Tammisalo, jotka sijaitsevat suunnilleen yhtä etäällä keskustasta kuin Pasilanväylä.

Taulukko 2. Asukaskyselyiden lähetys- ja palautusmäärät

	Pasilanväylä			Vertailuryhmä			Yhteensä		
Postinumero-alueet (ei 1. kyselyssä)	24, 28, 30, 31, 32, 33, 35, 52, 55, 56, 60, 61, 62, 64, 65			80, 82, 83					
Lähetetty	1000 / kysely			250 / kysely			250 / kysely		
	tavoit- palau-			tavoit- palau-			tavoit- palau-		
	tettu tettu %			tettu tettu %			tettu tettu %		
Kysely 91	984	431	44	250	96	38	1234	527	43
Kysely 92	987	440	45	248	95	38	1235	535	43
Kysely 93	983	431	44	246	93	38	1229	524	43
Yhteensä	2954	1302	44	744	284	38	3698	1586	43
Tyhjä lomake	94 (7 %)			34 (12 %)			128 (8%)		
Vastattuja	1208 41			250 34			1458 39		

Kyselylomakkeet olivat pääosin samanlaisia kaikilla kyselykerroilla, mutta niissä oli myös joitakin kertaluonteisia kysymyksiä (liite 3). Asukkailta tiedusteltiin heidän Pasilanväylään liittyvää toimintaansa ja arvioita vuoropuhelun tarjoamista toimintamahdollisuuksista. Lomakkeissa selviteltiin väittämien avulla, kuinka suuri merkitys tietyillä kaupunkiympäristöön liittyvillä asioilla on vastaajille ja kuinka he ajattelevat Pasilanväylän vaikuttavan näihin asioihin. Asukkaita pyydettiin arvioimaan suhtautumistaan väylän rakentamiseen ja perustelemaan näkemyksensä. Kaikissa kyselyissä tiedusteltiin luonnollisestikin myös vastaajien taustatiedot. Vertailuryhmien lomakkeet olivat muuten samanlaiset kuin Pasilanväylän lähialueenkin, mutta niistä puuttui jokunen asumispaikkaan ja -aikaan sekä spesifisti vuoropuheluun liittyvä kysymys.

Mielipidekyselyn palautti vuosittain nelisensataa Pasilanväylän lähiympäristön ja vajaat sata Itä-Helsingin asukasta yhden palautuspyyntökehoituksen jälkeen (taulukko 2). Näistä osa (n. 4 %) oli jättänyt lomakkeen täyttämättä sairauden tai vanhuuden vuoksi ja

osa (n. 4%) tiedon tai kiinnostuksen puutteen vuoksi. Luonnollisestikin jälkimmäinen perustelu korostui Itä-Helsinkiläisten vertailuryhmässä. Kaikkiaan siis puolitoistatuhatta helsinkiläistä on kertonut näin mielipiteensä Pasilanväylästä ja sen yleissuunnittelusta.

Asukaskyselyiden palautusmäärät pysyivät hämmästyttävän samoina jokaisella kerralla. Odotetusti palautusprosentti oli väylän vaikutusalueella suurempi kuin vertailuryhmässä, mutta se kohosi sielläkin vain reiluun 40 prosenttiin. Vastaajamäärien samanlaisuus kolmella eri kerralla antaa kuitenkin aiheen olettaa, että kyseessä olisi tämäntyyppisen pitkäkhön (8-10 sivua) erityisaluetta koskevan kyselyn eräänlainen "vakiintunut palautusprosentti".

Lomakkeita palautettiin kattavasti eri puolilta Pasilanväylän vaikutusalueta. Verrattaessa vastaajien taustoja alueittaisiin väestötietoihin huomataan, että kyselyssä on perheväestön osuus hieman suurempi kuin väestössä, varsinkin Vanhakaupungin, Toukolan, Kumpulän, Vallilan ja Länsi-Pasilan alueella (liite 4). Yliedustettuihin ovat pariskunnat ja lapsiperheet, kun taas yksin eläviä ja yksinhuoltajia on vähemmän kuin väestössä. Perheen keskikoko on kuitenkin suurin piirtein samaa luokkaa. Vaikka vastaajista on 55% naisia, jää heidän osuutensa kyselyssä silti hivenen vähäisemmäksi kuin tilastoissa. Tämä selittyy sillä, että miehet ovat yleensä kiinnostuneempia tällaisesta aihepiiristä. Kuten postikyselyissä yleensäkin on vastaajien koulutustaso korkeampi kuin väestössä. Perheiden, miesten ja koulutettujen osuudet korostuvat useimmilla asuinalueilla, mutteivät ihan samansuuruisia.

Vaikka kyselyiden palautusprosentti jäi alhaiseksi, edustavat vastaajat melko kattavasti vaikutusalueen eri osia ja erilaisia taustamuuttujaryhmiä.

4.3 Haastattelut

Ensimmäisen asukaskyselyn vastaajista tavoitettiin haastatteluun kaksi Pasilanväylän rakentamista varauksettomasti kannattavaa ja kaksi ehdottomasti vastustavaa sekä kaksi kantaa ottamatonta (liite 5). Asukkailta kyseltiin, mitä he tiesivät vuoropuhelusta, olivatko he osallistuneet siihen sekä mitä mieltä he olivat vuoropuhelusta ja väylän rakentamisesta. Noin tunnin kestäneet haastattelut nauhoitettiin haastateltavien työpaikoilla tai kotona.

Yleissuunnittelun päätyttyä haastateltiin puhelimitse uudelleen samat asukkaat. Heitä pyydettiin arvioimaan vuoropuhelua, sen hyviä ja huonoja puolia sekä kertomaan, miten he toivoisivat vuoropuhelua tulevaisuudessa järjestettävän. Myös uusintahaastattelut nauhoitettiin. Haastatteluissa syvennettiin ja laajennettiin kyselyissä saatua tietoa tapaustutkimuksen suuntaan.

4.4 Yhdistyskyselyt

Keväällä 1991 lähetettiin parikymmentä kyselylomaketta erilaisille yhdistyksille, järjestöille ja seuroille, joille projekti oli postittanut tiedotteen vuoropuhelumahdollisuuksista (liite 5). Valtaosa seuroista oli Pasilanväylän vaikutusalueella toimivia asukasyhdistyksiä. Lomakkeessa tiedusteltiin järjestön Pasilanväylään liittyvää toimintaa sekä kannanottoa ja arvioita väylän rakentamisesta (liite 6). Kyselyitä palautettiin yhdeksän, joista seitsemän oli asukasyhdistysten täyttämiä (taulukko 3).

Taulukko 3. Yhdistyskyselyiden lähetys- ja palautusmäärät

	Asukasyhdistys		Muu järjestö		Yhteensä		
	24,28,30,31,32,33,35,52,55,56,60,61,62,64,65		Lähetetty	Palautettu	Lähetetty	Palautettu	%
1. Kysely	15	7	4	2	19	9	47
2. Kysely	17	3	9	4	26	7	27

Suunnittelun päätyttyä yhdistyksille lähetettiin uusintakysely, jossa tiedusteltiin järjestön Pasilanväylään liittyvää toimintaa ja arvioita vuoropuhelusta. Tämän kyselyn sai edellisten 19 lisäksi 7 uutta yhdistystä, jotka olivat jollain tavalla osallistuneet vuoropuheluun tai jättäneet hankkeesta lausunnon tai muistutuksen. Toisen kyselyn palautti seitsemän yhdistystä, joista kolme oli vastannut myös edelliseen kyselyyn.

Yhdistykset palauttivat kyselyä ensimmäisellä kerralla samassa suhteessa kuin yksittäiset asukkaatkin, mutta toista kyselyä huomattavasti vähemmän. Erityisesti asukasyhdistyksiltä olisi odottanut enemmänkin kiinnostusta lähistölle suunniteltavaa tiehanketta kohtaan. Toisen kyselyn vähäinen palautusmäärä johtunee siitä, että se lähetettiin sen jälkeen kun Helsingin kaupunginvaltuusto oli päättänyt luopua yleissuunnitelman mukaisesta Pasilanväylän suunnittelusta. Varsinkaan asukasyhdistyksiä ei enää kiinnostanut hylätyn suunnitelman jälkikäteisarviointi. Sen sijaan yleisemmin liikennepolitiikasta kiinnostuneet järjestöt olivat motivoituneempia vastaamaan tästä huolimatta.

4.5 Seuranta

Pasilanväylästä julkaistut lehtikirjoitukset muodostivat yhden osan tutkimusaineistoa (liite 1). Vuoropuhelun yhteyshenkilö kokosi suunnittelun aikana kolme lehdistökatsausta hankkeeseen liittyvistä artikkeleista ja mielipidekirjoituksista. Ne eivät kuitenkaan olleet täysin kattavia, sillä joissakin kirjoituksissa oli viittauksia ai-

kaisempiin teksteihin, jotka puuttuivat lehdistökatsauksista ja sa-
tunnaisestikin löytyi jokunen aiheeseen liittyvä artikkeli, jota ei ol-
lut kokoomassa. Aineistoa on pyritty täydentämään mahdollisuuksien
mukaan, mutta vieläkö se ei välttämättä sisällä kaikkia Pa-
silanväylästä suunnittelun aikana julkaistuja lehtikirjoituksia.

Suunnitteluvaiheita seurattiin lähinnä Via Pasila -lehden välityk-
sellä, mutta myös tiedustelemalla vuoropuhelun yhteyshenkilöltä
projektin tulevista tapahtumista, jotta tutkimusmenetelmiä voitiin
sovittaa hankkeen etenemisen mukaan. Tutkija oli mukana joissa-
kin avoimet ovet -tilaisuuksissa ulkopuolisena observoijana, mutta
joissakin hän myös keskusteli asukkaiden kanssa tutkimuksen
nostessa puheenaiheeksi.

Hanketta pyrittiin tarkastelemaan tavallisen kansalaisen näkökul-
masta, mutta tutkimuksen taustamateriaalina käytettiin myös sel-
laista aineistoa, jota vaikutusalueen asukkaat ja muut tien käyttä-
jät eivät saaneet. Tällaisia olivat projektin laatimat lehdistötiedot-
teet, asukaspalautteet, erilaiset kokouspöytäkirjat sekä pienimuo-
toiset haastattelut ja kyselyt, joissa suunnittelijoilta ja työn tilaajil-
ta kyseltiin heidän kokemuksiaan vuoropuhelusta ja suunnittelu-
prosessista.

5 OSALLISTUMINEN VUOROPUHELUUN

5.1 Tieto suunnittelusta

Haastateltavista puolet muisti, että Turun ja Lahden moottoriteitä yhdistävästä poikittaisyhteydestä oli puhuttu jo 15-20 vuotta sitten. Toinen puoli oli saanut ensimmäisen tiedon hankkeesta vasta yleissuunnittelun alkamisen aikoihin. Tässä tutkimuksessa keskitytään nimenomaan yleissuunnittelukauteen ja sen aikana tapahtuneeseen vuoropuheluun.

Neljä haastateltavaa arvioi tuntevansa melko hyvin Pasilanväylän suunnitelmia lähinnä lehtitietojen pohjalta. He olivat myös vahvasti hankkeen puolesta tai vastaan, kun taas kaksi kantaa ottamatonta kertoi, etteivät he tiedä asiasta paljoakaan muuta kuin sen, että suunnittelu on käynnissä.

Pasilanväylän alueen vastaajista vajaa parikymmentä prosenttia ei ollut kuullut eikä nähnyt koko hankkeesta mitään ennen ensimmäistä kyselyä (kuvio 2). Suunnittelun päätyttyä tietämättömien joukko oli supistunut puolta pienemmäksi. Suurin hankkeesta kuulemattomien osuus oli opiskelijoilla (35%) ja pienin ylemmillä toimihenkilöillä (10%). Vuoropuhelualueen ulkopuolella noin 45% ei tiennyt Pasilanväylästä mitään keväällä 1991, kahden vuoden kuluessa heitä oli kolmannes vastaajista.

Tutkimuksen asukaskysely toimi ensimmäisenä tietolähteenä suunnittelusta niille, jotka eivät olleet kuulleet aikaisemmin mitään koko asiasta. Se ei kuitenkaan paljoa hankkeesta kertonut, ainoastaan Pasilanväylän suunnitellun sijainnin pääpiirteissään. Mutta jotkut mainitsivat kyselyn antaneen heille sysäyksen hankkia enemmän tietoa asiasta.

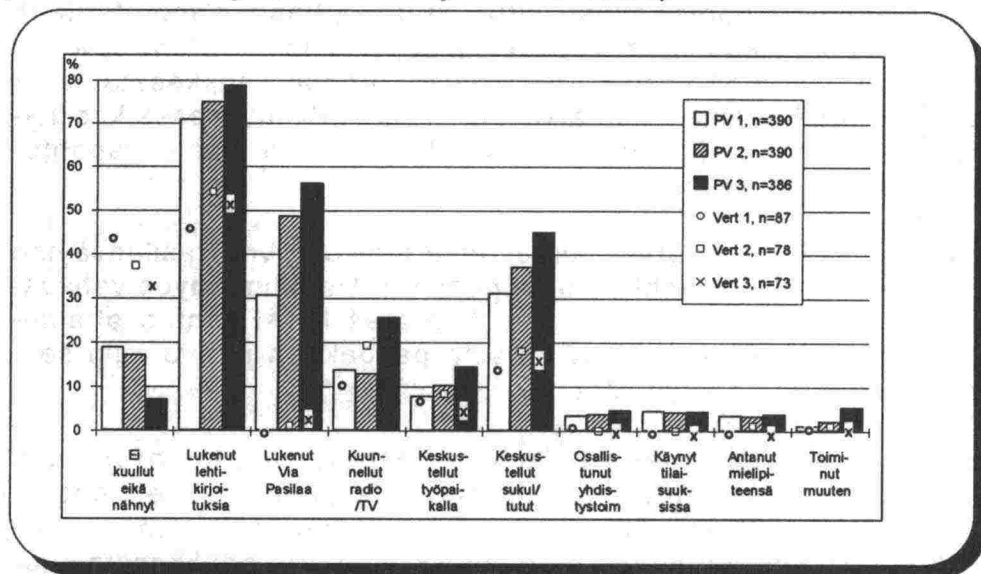
5.2. Järjestettyyn vuoropuheluun osallistuminen

Ylivoimaisesti suurin määrä asukkaita tavoitettiin lehtien välityksellä (kuvio 2). Hankkeesta luettiin enemmän sanomalehdistä kuin lähiympäristöön jaetusta Via Pasilasta, jonka lukijakunta kasvoi kuitenkin suunnittelun aikana kolmanneksesta yli puoleen kyselyyn vastanneista. Osittain kasvu kuvastaa lehden levikkimäärän lisääntymistä (kts. 2.3. Pasilanväylän vuoropuheluohjelma). Vertailuryhmässä lehtikirjoituksia Pasilanväylästä luki puolet vastaajista eli saman verran kuin vuoropuhelualueella tiedotuslehteä.

Radiosta tai televisiosta Pasilanväylästä kuulleiden osuus kasvoi projektin aikana reilusta kymmenesosasta neljännekseen vastaajista. Tämä on melko paljon, kun ottaa huomioon, että hankkeesta oli vain pari ohjelmaa ja haastattelua suunnittelun aikana. Sähköisten viestimien osuus oli suurimmillaan viimeisessä kyselyssä, joka ajoittui pari kuukautta Pasilanväylästä kertoneen televisio-ohjelman jälkeen. Kun verrataan erilaisia hankkeeseen liittyviä toimintamuodoja, niin ainoastaan sähköisten viestimien ja työpaikka-

keskustelujen vastausprosentit olivat pääpiirteissään samansuuriset Pasilanväylän lähistöllä ja vertailualueella.

Kuvio 2. Toiminta Pasilanväylä-hankkeen suhteen
(PV= Pasilanväylä, n= vastaajien lukumäärä)



Alle viisi prosenttia Pasilanväylän alueen vastaajista oli käynyt suunnitelmien esittelytilaisuuksissa kullakin kyselykerralla. Kuudesta haastateltavasta neljä kertoi tienneensä avoimet ovet -tilaisuuksista, mutta vain yksi oli vierailut sellaisessa. Yleensäkin ne, jotka eivät olleet saaneet tai lukeneet Via Pasilaa, eivät edes tienneet tilaisuuksista, koska niistä kerrottiin vain tässä tiedotuslehdessä (lisäksi kahdesta tilaisuudesta oli ilmoitus Helsingin Sanomien Minne tänään -palstalla). Mutta valtaosa esittelyistä tienneistäkin jätti käymättä niissä.

5.3 Keskustelut ja muu suunnitteluun liittyvä toiminta

Pasilanväylä oli enenevässä määrin lähiympäristön puheenaiheena suunnittelun aikana (kuvio 2). Sukulaisten, ystävien ja muiden tuttujen kanssa asiasta oli puhunut lähes puolet viimeisen kyselyn Pasilanväylän alueen vastaajista. Sen sijaan vertailualueella siitä keskusteltiin yhtä vähän koko projektin ajan.

Pieni osa väylän vaikutusalueen vastaajista oli osallistunut yhdistystoimintaan, jossa oli käsitelty Pasilanväylää. He mainitsivat lähinnä asukasyhdistyksiä, joissa oli otettu kantaa väylän rakentamiseen. Haastateltavista kaksi toimi paikallisissa järjestöissä, mutta vain toisessa niistä oli keskusteltu hankkeesta.

Sekä avoimet ovet -tilaisuuksissa että Via Pasilassa mainittiin, että suunnittelijoille voi kertoa mielipiteensä ja kysymyksensä hankkeesta joko suullisesti tai kirjallisesti. Alle viisi prosenttia vastaajista käytti tätä mahdollisuutta.

Yhdeksän vastaajaa oli tekemisissä Pasilanväylähankkeen kanssa työhönsä tai tehtäviinsä liittyen (esim. liikennesuunnitteluala, valtuutettu) ja pari kertoi muuten seuranneensa projektin kehitystä. Kymmenen mainitsi allekirjoittaneensa Pasilanväylää vastustavan adressin ja yhdeksän toimineensa aktiivisesti epävirallisella tasolla: neuvotellut lähialueen asukkaiden kanssa, järjestänyt mielenosoituksia ja evästänyt päättäjiä. Viisi vastaajaa kertoi täyttäneensä Pasilanväylän mielipidekyselyn aikaisemminkin.

5.4 Osallistumattomuuden syyt

Aktiivisempaan toimintaan osallistujien määrät pysyivät kovin vähäisinä koko suunnittelun ajan (kuvio 2). Ainoastaan tiedotusvälineistä hankkeen huomanneita ja tuttujen kanssa keskustelleita oli suurempi joukko, joka hieman kasvoikin parin vuoden aikana, mutta osallistuminen kaksisuuntaiseen vuoropuheluun, jossa myös asukkaat viestittivät suunnittelijoille, jäi alle viiden prosentin. Kaikenlainen osallistumisaktiivisuus lisääntyi vastaajien tulo- ja koulutustason kohotessa. Myös ikä ja asumisaika Pasilanväylän lähistöllä olivat yhteydessä projektiin liittyvän toiminnan kanssa siten, että vain jokusen vuoden alueella asuneet ja alle nelikymppiset osallistuivat vähemmän kuin muut.

Viimeisellä kyselykerralla tiedusteltiin vastaajalta syitä siihen, miksei hän ollut käynyt esittelyissä, ilmaissut mielipidettään suunnittelijoille tai lukenut lehtikirjoituksia. Eniten puolusteltiin osallistumattomuutta sillä, ettei kuitenkaan voisi vaikuttaa suunnitelmiin (taulukko 4). Varsinkin hankkeen vastustajat käyttivät tätä perustelua. Lähes kolmanneksella ei ollut aikaa muilta kiireiltä. Reilu neljännes koki, ettei Pasilanväylä vaikuta heidän päivittäiseen elämänsä, ja saman verran luotti suunnittelijoiden ammattitaitoon. Jälkimmäisistä valtaosa oli hankkeen kannattajia. Neljä suosituinta syytä oli valittu usein myös yhdessä toistensa kanssa, joten ne kattoivat 82% Pasilanväylän ja 71% vertailuryhmän osallistumattomuuttaan selittävästä.

Vain pieni osa perusteli osallistumattomuuttaan sillä, ettei ole kiinnostunut tiesuunnitelmista yleensäkkään. Suurehko joukko vastasi, ettei heillä ollut mielenkiintoa tutustua Pasilanväylään, koska se ei vaikuttaisi heidän elämäänsä, mutta he samalla epäsuorasti ilmaisivat, että heitä koskettavat tiehankkeet kyllä kiinnostaisivat.

"Sitä ei tule sillä tavalla kiinnittäneeksi huomioon, jos ei se nyt tule ihan tähän viereen ja koske just itseensä."

"Mä en oo niin hirveen kiinnostunu siitä asiasta. Kun mulla ei oo autoa niin se ei senkään takia kiinnosta ja koska mä asun kuitenkin sillai, että mä en joudu sitä ees käyttään."

Taulukko 4. Miksi ei käynyt esittelyissä tai ilmaissut mielipidettään suunnittelijoille tai lukenut lehtikirjoituksia (monta syytä/vastaaja)

	Pasilan- väylä n=292	Vertai- lur. n=49	Yhteen- sä 341	% selittä- jistä
En kuitenkaan voisi vaikuttaa suunnitelmiin	109	12	121	35,5
Ei ole ollut aikaa muilta kiireiltä	93	8	101	30
Pasilanväylä ei vaikuta päivittäiseen elämään	73	23	96	28
Luotan suunnittelijoiden ammattitaitoon	80	12	92	27
En ole kiinnostunut tiesuunnitelmista	15	6	21	6
Puutteellinen tiedotus, en tiennyt	13	8	21	6
En kuitenkaan ymmärtäisi suunnitelmia	18		18	5
Muuttanut äskettäin, paljon poissa HKI:stä	13		13	4
Muuttanut äskettäin, paljon poissa HKI:stä	4	1	5	2
Muuta (vastustan, kannatan, muu edelle)	12	1	13	4

Osa kirjoitti, ettei tiennyt vuoropuhelumahdollisuuksista siksi, ettei niistä tiedotettu kunnolla ja osa siksi, että oli vasta hiljattain muuttanut alueelle tai oleskeli enimmäkseen Helsingin ulkopuolella. Jotkut ajattelivat suunnitelmien olevan liian vaikeita ymmärtää, toiset taas kokivat itsensä liian vanhaksi tai sairaaksi osallistumaan.

Koko hanketta vastustavat asukkaat olivat haastateltavan mielestä huonosti motivoituneita osallistumaan "detaljitason suunnitteluun", kun he olisivat toivoneet kokonaisvaltaisempaa liikennepoliittista keskustelua vaihtoehtoisista ratkaisuista.

"Käpylässä aika paljon vastustetaan koko hanketta, niin ei ihmiset ole kovin motivoituneita sitten miettimään näitä yksityiskohtia. Olkootkin, että rationaalista olisi tietysti sekä vastustaa että valita niitä vähimmin pahoja vaihtoehtoja, mutta se on sekä motivaation tasolla että asenteen tasolla vaikeata. Sitten usein on vielä semmoinen ajatus, että jos olen valitsemassa näistä vaihtoehtoista, niin silloin olen ikäänkuin hyväksynyt jo sen rakentamisen."

Jokunen vastaaja ja pari haastateltavaa piti vuoropuhelua yksipuolisena hankkeen mainontana ja rahan tuhlauksena.

"Sanon ei konsulttifirman "tiedotustilaisuuksille". Kuka sitäkin tutkimustietoa kontrolloi? Se on kovin yksipuolista. Ennemminkin pitäisi järjestää paneelikeskustelun

omaisia tilaisuuksia, joissa tulisi esille vastakkaisiakin ajatuksia."

Hanketta kannattava haastateltava taas ajatteli, ettei silloin ole tarvetta toimia, kun pitää suunnitelmaa hyvänä.

"Minusta tämä informaatio oli täysin riittävä, mitä siitä sai ja ei tämä nyt taas sitten niin tärkeä suunnitelma henkilökohtaisesti ole, että se olis saanu sitten liikkeelle suorastaan. Kun ei minulla niin suurta moittimistakaan näissä suunnitelmissa ollut, niin ei oo sillä tavalla tarvetta, että aktivois lähteä protestoimaan. Näinhän se on, että ei se suuri yleisö sillä tavalla lähde sitä sanomaan, että kyllä tämä on hyvä. Silloin jos on poikkeavia mielipiteitä tästä suunnitelmasta, niin eikö se sitä varten juuri ole, että sitten niitä voi tuoda esille."

5.5 Yhdistysten toiminta Pasilanväylän suhteen

Pasilanväylästä oli keskusteltu kyselyihin vastanneiden kolmen-toista yhdistyksen jäsenistössä varsinaisten kokoontumisten ulkopuolella ja kahta seuraa lukuunottamatta siitä oli laadittu myös yhdistyksen kannanotto hallituksen tai jäsenistön kokouksissa. Kahdeksan järjestöä kertoi ilmaisseensa kantansa Pasilanväylästä kirjallisesti suunnittelijoille ja viiden edustaja oli kirjoittanut sen myös lehtien mielipidesivuille.

Yhdeksän yhdistystä oli saanut projektilta tiedotteita hankkeesta. Kolmessa lomakkeessa mainitaan, ettei yhdistys ole saanut mitään postia projektilta, vaan ainoastaan sen yksittäiset jäsenet ovat saaneet Via Pasila -lehden vaikutusalueen asukkaina. Avoimet ovet -tilaisuuksissa oli käynyt neljän yhdistyksen edustajisto. Yksi näistä oli kokoontunut myös suunnittelijoiden kanssa.

Muusta yhdistysten toiminnasta hankkeeseen liittyen mainittiin mm. keskustelutilaisuuksien järjestäminen, mielipidetutkimus, vaihtoehtosuunnitelman laatiminen, hanketta vastustavien nimilistan kerääminen ja luovutus sekä osallistuminen Pasilanväylä-kävelyyn ja suureen kevätkarnevaaliin.

6 MIELIPITEET PASILANVÄYLÄN RAKENTAMISESTA

6.1 Pasilanväylän kannatus ja vastustus

Asukkaiden mielipiteet Pasilanväylän rakentamisesta vaihtelivat varauksettomasta kannatuksesta ehdottomaan vastustukseen (kuvio 3). Ensimmäisellä kyselykerralla jakaumasta erottui kolme suunnilleen samankorkuista huippua: ehdottomasti vastustavat, kantaa ottamattomat ja melko paljon kannattavat. Näkemysten keskiarvo oli hivenen kannatuksen puolella Pasilanväylän alueella ja vähän reilummin vertailuryhmässä.

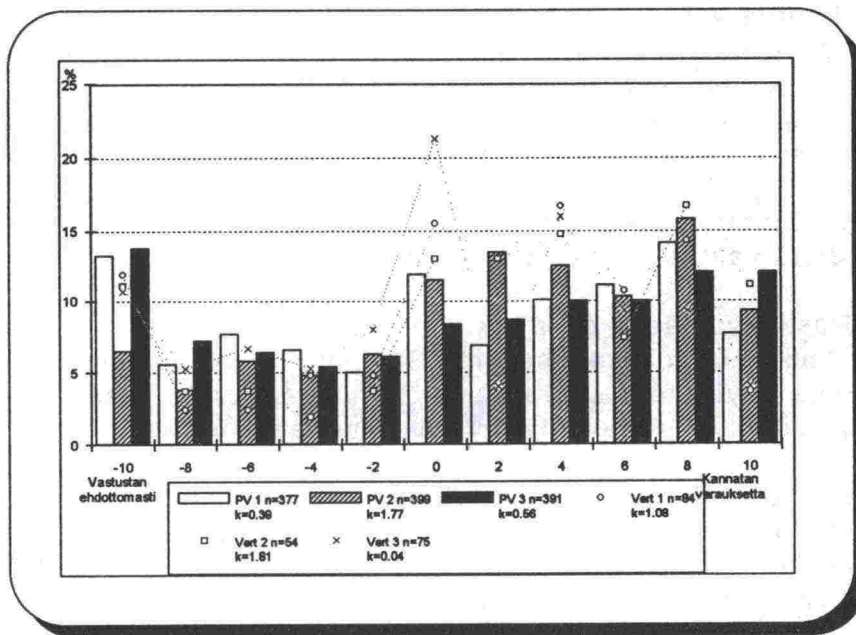
Vuoden kuluttua lähialueen asukkaiden näkemykset olivat selvästi myönteisempiä väylän rakentamiselle. Erityisesti ehdottomasti vastustavien osuus pienentyi ja jonkin verran kannattavien kasvoi. Kymmenkuntaprosenttia kielteisestä suhtautumisesta vaihtui myönteiselle puolelle kantaa ottamattomien osuuden pysyessä ennallaan (taulukko 5). Vertailuryhmän mielipidejakauma pysyi melko samankaltaisena kuin aiemmin, lähinnä vahvan kannatuksen osuus kasvoi hieman. Näin projektin puolivälissä Pasilanväylän ja vertailualueen näkemykset olivat lähimpänä toisiaan; molemmissa kuutisenkymmentä prosenttia vastaajista suhtautui myönteisesti hankkeeseen.

Yleissuunnitelman valmistuttua lähialueen asukkaiden käsitykset selkiytyivät: kantaa ottamattomien joukko pienentyi ja jakauman molemmat ääripäät vahvistuivat. Erityisesti lisääntyi voimakkaasti vastustavien osuus, joka palasi jälleen samalle tasolle kuin alusakin. Vertailuryhmässä taas kantaa ottamattomien osuus kasvoi kannattajien kustannuksella, jolloin keskiarvo laski nolnaan eli kannatus ja vastustus oli yhtä suurta. Mielipiteet olivat nyt kielteisempiä Itä-Helsingissä kuin Pasilanväylän alueella, jossa keskiarvo myös pieneni, mutta jäi hieman myönteisen puolelle.

Taulukko 5. Pasilanväylää vastustavien ja kannattavien prosentuaaliset osuudet (vastaajia 1382)

% vastaajista	- 10... -1			0			1...10		
	Vastustaa			Ei ota kantaa			Kannattaa		
	Kys1	Kys2	Kys3	Kys1	Kys2	Kys3	Kys1	Kys2	Kys3
Pasilanväylä	38	27	38	12	12	10	50	61	52
Vertailu	26	24	33	16	13	25	58	63	41
Yhdessä	36	27	37	13	12	13	51	61	50

Kuvio 3. Kokonaisnäkemys Pasilanväylän rakentamisesta
 (n=vastaaajien lukumäärä, k= keskiarvo)



Miehet kannattivat Pasilanväylän rakentamista selvästi enemmän kuin naiset (liite 7). 17% naisista ei ottanut kantaa puoleen eikä toiseen ja loput ilmaisivat yhtä paljon kannatusta tai vastustusta. Miehistä vain 7% ei ottanut kantaa ja 64% osoitti jonkinasteista myönteisyyttä väylälle. Kannanotot vaihtelivat myös elämäntilanteen myötä. Myönteisimmin hankkeeseen suhtautuivat pariskunnat, joiden lapset olivat jo lähteneet kotoa, ja kielteisimmin yksinhuoltajat, joita oli kuitenkin aineistossa vähän. 40-59 -vuotiaat olivat selkeämmin puolesta tai vastaan, kun taas nuoremmissa ja vanhemmissa ikäryhmissä kantaa ottamattomien osuus oli kaksinkertainen keski-ikäisiin verrattuna.

Pasilanväylä sai eniten kannatusta teollisuuden ja rakennusten työntekijöiltä, sen sijaan koulutuksen, terveydenhuollon ja muiden yhteiskunnallisten palveluiden parissa työskentelevät vastustivat selvimmin (liite 7). Erityisesti opiskelijat, mutta myös ylemmät toimihenkilöt suhtautuivat kielteisesti väylän rakentamiseen, kun taas itsenäiset yrittäjät ja työnantajat edustivat myönteisempää näkemystä. Pasilanväylän kannatus lisääntyi perheen tulotason myötä. Hankkeen kannattajia oli suurinpiirtein saman verran eri koulutustasoilla, mutta vastustajien osuudet kasvoivat ja kantaa ottamattomien vähenivät koulutuksen määrän lisääntyessä.

Valtaosa niistä, jotka eivät olleet kuulleet eivätkä nähneet mitään koko Pasilanväylä-hankkeesta ennen kyselyä, otti siihen kantaa niin kuin asiasta tienneetkin (liite 8). He ilmaisivat siis kysyttäessä mielipiteensä tietämättä hankkeesta oikeastaan mitään ja heidän kannanottonsa jakautuivat samantapaisesti kuin niidenkin, jotka olivat saaneet edes jonkinlaista tietoa asiasta.

Lehtikirjoituksia ja Via Pasilaa lukeneet ilmaisivat helpommin mielipiteitä joko puolesta tai vastaan, jolloin kantaansa määrittelemättömien osuus jäi alle kymmenen prosentin (liite 8). Tätäkin pienempi oli kantaa ottamattomien osuus sukulaisten, tuttavien tai työtovereiden kanssa keskustelleilla, mutta he myös suhtautuivat hankkeeseen kielteisemmin kuin asiasta puhumattomat. Selvimmin Pasilanväylää vastustivat avoimet ovet -tilaisuuksissa käyneet, yhdistystoimintaan osallistuneet ja mielipiteensä suunnittelijoille jättäneet, joiden näkemysten keskiarvo jäi reilusti negatiiviseksi. 70% suunnittelijoille kantansa ilmaisseista ja 60% tilaisuuksissa käyneistä vastusti Pasilanväylän rakentamista.

Mielipide Pasilanväylästä oli merkitsevästi yhteydessä vastaajan käyttämän kulkumuodon kanssa (liite 8). Lähinnä yksityisiä moottoriajoneuvoja käyttäneet suhtautuivat hankkeeseen myönteisemmin kuin julkisilla kulkuneuvoilla, pyörällä tai kävellen liikkuvat.

Tyypillinen kannattaja oli siis suurituloinen, keski-ikäinen mies, joka liikkui henkilöautolla. Hän eli puolisonsa kanssa kahden, sillä lapset olivat yleensä jo lähteneet kotoa. Tyypillinen vastustaja taas oli yhteiskunnallisella palvelusektorilla työskentelevä, akateemisesti koulutettu nainen, joka kulki julkisilla kulkuneuvoilla, kävellen tai pyörällä. Hän oli noin kolmikymppinen, perheellinen tai yksin elävä. Vastustaja oli käynyt avoimet ovet -tilaisuudessa, ilmaissut mielipiteensä suunnittelijoille ja keskustellut hankkeesta tuttajen kanssa. Yksin elävä, keskituloinen nainen, joka liikkui julkisilla kulkuneuvoilla, edusti tyypillistä Pasilanväylään kantaa ottamatonta vastaajaa. Hän työskenteli terveydenhoito-alalla tai oli eläkkeellä.

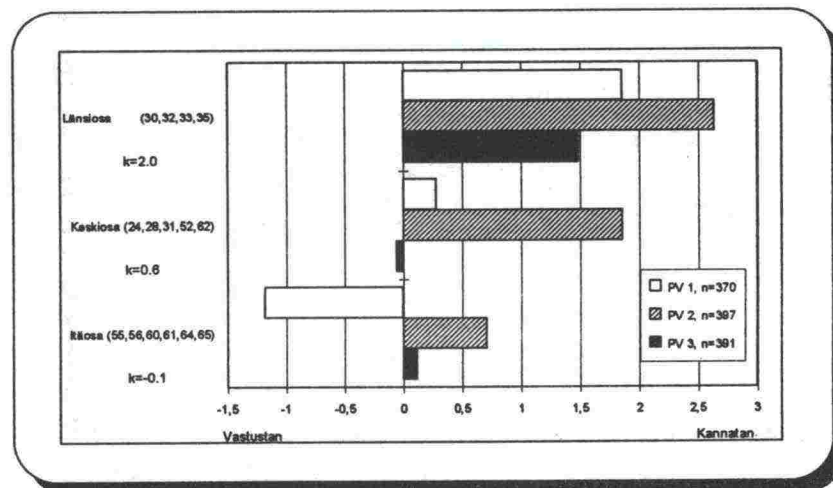
Yhdistykset suhtautuivat Pasilanväylään keskimäärin kielteisemmin kuin yksittäiset vastaajat. Vaikka myönteisellä ja kielteisellä kannalla oli yhtä monta yhdistystä (6), vastustus oli sen verran voimakkaampaa, että keskiarvo jäi hieman negatiiviseksi (-0.15). Hanketta vastustavat yhdistykset olivat toimineet aktiivisemmin kuin kannattavat. Vain kielteisesti suhtautuvat järjestöt olivat mm. kirjoittaneet lehtien yleisönosastoihin, käyneet avoimet ovet -tilaisuuksissa, jättäneet muistutuksen hankkeesta ja järjestäneet muuta toimintaa hankkeeseen liittyen (kts. 5.5. Yhdistysten toiminta Pasilanväylän suhteen).

6.2 Kannanotot Pasilanväylän vaikutusalueen eri osissa

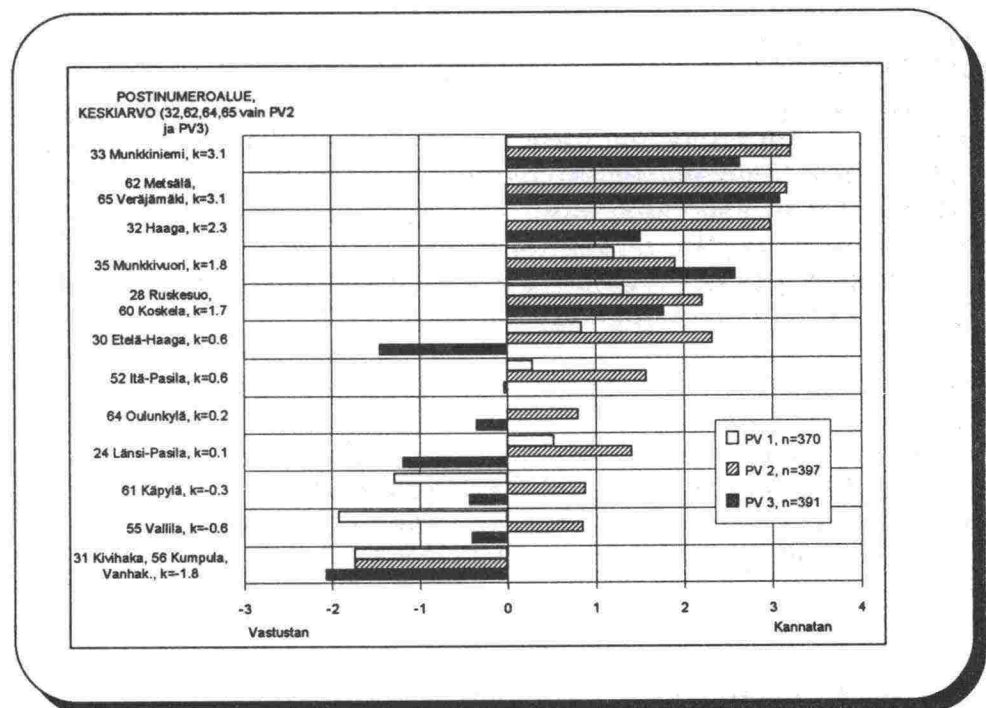
Mielipiteet Pasilanväylästä vaihtelivat Pasilanväylän vaikutusalueen eri osissa (kuvio 4). Länsipuolella suhtauduttiin väylän rakentamiseen myönteisimmin koko yleissuunnittelun ajan. Itäpään asukkaat taas vastustivat hanketta varsinkin alussa, mutta myöhemmillä kerroilla heidän näkemystensä keskiarvo siirtyi hieman kannatuksen puolelle. Sitä vastoin keskiosan väestön mielipiteet vaihtelivat jonkinasteisesta myönteisyydestä hienoiseen vastustukseen.

Myös asuinalueittaiset kannanotot vaihtelivat erittäin merkitsevästi (kuvio 5). Myönteisimmin Pasilanväylään suhtauduttiin länsipäässä ja vaikutusalueen pohjoispuolisilla seuduilla koko suunnittelun ajan. Kielteisimmällä kannalla taas ovat pysyneet Kivihaan, Kumpulan ja Vanhankaupungin edustajat. Muilla alueilla on ilmennyt suuriakin muutoksia. Käpyläläiset ja Vallilalaiset ovat

Kuvio 4. Kokonaisnäkemysten keskiarvot Pasilanväylän lähiympäristön eri osissa (sulkeissa postinumeroalueet)



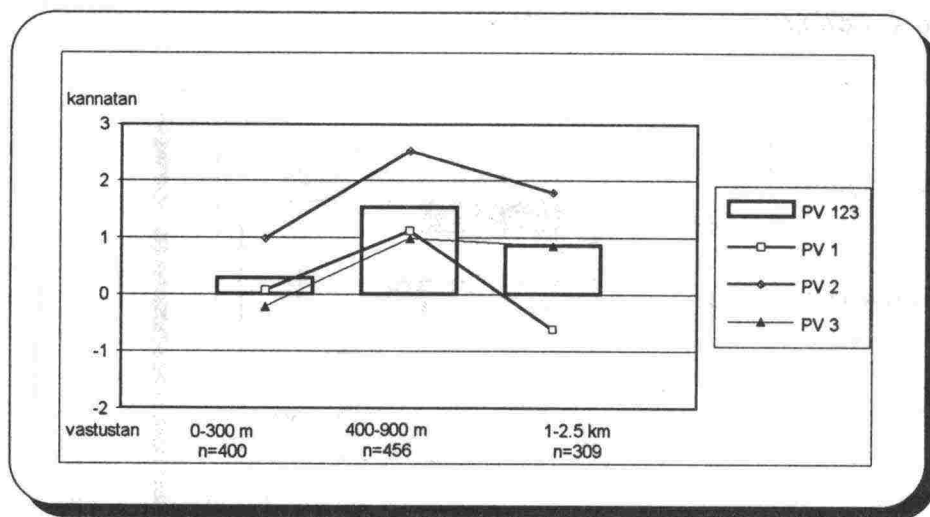
Kuvio 5. Kokonaisnäkemysten keskiarvot asuinalueittain



vaihtaneet alun kielteisestä myönteisen kautta takaisin kielteiseen kantaan. Etelä-Haagassa, Pasiloissa ja Oulunkylässä taas on siirtynyt alun kannatuksesta osin runsaaseenkin vastustukseen.

Pasilanväylän välittömässä läheisyydessä asuvat suhtautuivat hankkeeseen kielteisimmin ja myönteisintä kantaa edustivat alle kilometrin etäisyydellä väylästä asuvat (kuvio 6). Poikkeuksellisesti eniten vastustivat kuitenkin ensimmäisessä kyselyssä yli kilometrin päässä asuvat. Lähialueella asumisaika ei ollut yhteydessä kokonaisnäkemykseen Pasilanväylästä.

Kuvio 6. Kokonaisnäkemys ja kodin etäisyys Pasilanväylästä

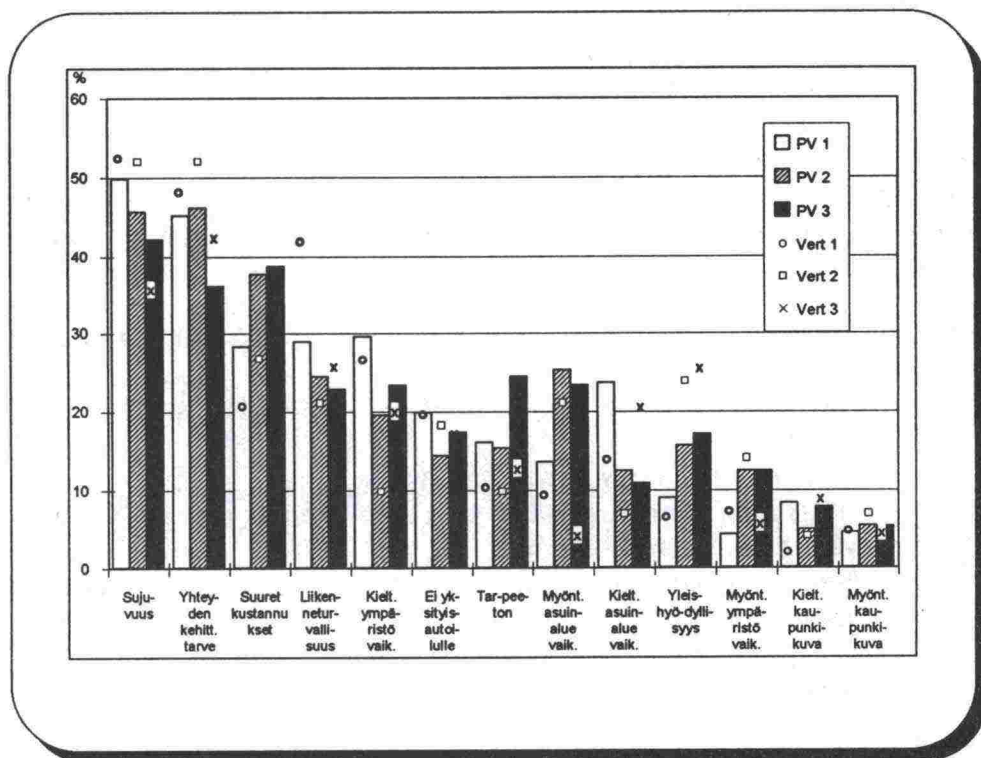


6.3 Tärkeimmät Pasilanväylän arvioinnissa huomioidut tekijät

Vastaajien kolme tärkeintä perustetta mielipiteelleen Pasilanväylästä ilmenevät kuvioista 7. Pasilanväylän kannattajat perustelivat näkemystään pääosin liikenteen sujuvuuden ja poikittaisyhteyden kehittämisen tarpeella, mutta jonkin verran myös liikenneturvallisuuden parantamisella ja asuinalueiden rauhoittamisella. Vastustajat taas toivat esiin kustannusten suuruuden, kielteiset ympäristövaikutukset, väylän tarpeettomuuden ja mieluummin joukkoliikenteen kuin yksityisautoilun edistämisen. Yhdistykset perustelivat kannanottojaan samalla tavoin kuin asukkaatkin.

Yleensäkin hankkeen kannatus tai vastustus heijastui voimakkaasti siihen, mitä Pasilanväylään liittyviä asioita tuotiin esiin ja mitä mieltä oltiin sen yksittäisistä vaikutuksista. Seuraavassa käydään läpi kuviossa 7 esitetyjä tärkeinä pidettyjä tekijöitä yksityiskohtaisemmin. Kerrottujen tietojen tarkemmat, numeeriset jakaumat löytyvät liitteistä 9 ja 10.

Kuvio 7. Kolme tärkeintä tekijää kokonaisnäkemyksen muodostamisessa



6.3.1 Liikenteen sujuvuuden ja poikittaisyyhteyden kehittämisen tarve

Vajaat puolet vastaajista valikoi liikenteen sujuvuuden parantamisen ja poikittaisyyhteyden kehittämisen kolmen tärkeimmän Pasilanvöylän arviointikriteerin joukkoon ja kolmannes perusteli näitä käsityksiään myös vapaamuotoisilla kommentailla. Osa heistä piti nykyisiä poikittaisyyhteyksiä huonoina ja riittämättöminä niin yksityisessä kuin julkisessakin liikenteessä. Nelisenkymmentä kirjoitti teiden olevan tukkoisia erityisesti ruuhka-aikoina. Ruuhkia kuvattiin erittäin epämiellyttäväksi suomalaisille.

"Jatkuva valoissa seisominen on sietämätöntä."

"Ruuhkautuminen on turhauttavaa."

"Ruuhkat suomalaiselle luonteelle kamalia."

"Ruuhka-ajat ovat täällä aika rasittavia."

"Ruuhkassa seisovien autojen päästöt ja ajanhukka."

"Helsingin liikenne on jumiutettu tahallaan."

"Ruuhkia jo nyt niin että pian pakko kulkea jalan."

Monet kirjoittivat Pasilanvöylän helpottavan ruuhkia ja parantavan liikenteen sujuvuutta. Jotkut heistä mainitsivat epäroiden, että ruuhkat ehkä pienentyisi, mutta jotkut taas uskoivat niiden poistuvan kokonaan ja liikenteen joustavuuden kasvavan. Pasilanvöylän

mainittiin nopeuttavan matkustamista ja lyhentävän matkoja, kun ei tarvitse mennä keskustan kautta vaan pääsee suoraan ohikulkutietä.

"Tunneliosuudet oikaisevat ja nopeuttavat liikennettä."

"Aikaa & rahaa & energiaa kuluu vähemmän, aina ei tarvitse kulkea keskustan kautta."

"Autoilijat iloisempia, kun pääsee suoraan isoa tietä."

Noin 70% vastaajista uskoi Pasilanväylän vähentävän ruuhkia ja lyhentävän matkoihin kuluvia aikoja ainakin jonkin verran. Valtaosa heistä suhtautui hankkeeseen myönteisesti.

Kolmisenkymmentä asukasta uskoi liikenteen määrän jatkuvaan kasvuun.

"Myös vastustajien tulisi ymmärtää realiteetit: liikenteen kasvu on fakta."

"Liikenne lisääntyy laman mentyä."

"Helsingin niemen itä-länsi poikittaisliikenne kasvaa väistämättömästi."

"Poikittaisliikenne kasvaa, mutta läpiajotiet pitäisi sijoittaa kauemmas keskustasta."

"Koska yksityisautoilu jatkuvasti lisääntyy, on jotenkin helpotettava ruuhkautumista."

Kymmenkunta kirjoitti yleisemmin yksityisautoilun puolesta ja parikymmentä ajatteli oman autoilunsa tai työmatkansa helpottuvan Pasilanväylän myötä.

6.3.2 Suuret kustannukset

Suurten kustannusten osuus painottui yhä enemmän yleisen taloudellisen tilanteen heikentyessä. 14% vastaajista kommentoi niitä myös vapaamuotoisesti. Kustannuksia kuvattiin "aivan liian suuriksi", "kohtuuttomiksi", "hervittäviksi". Rahoitustapa oli jäänyt epäselväksi ja todellisia kustannuksia epäiltiin vielä "arvioitua 2,5 miljardia huomattavasti suuremmiksi".

"Liikenne nielee muutenkin liikaa rahaa."

"Pelottaa, miten rahoitetaan."

"Kustannusarvio ei pidä paikkaansa."

"Kuinkahan suuret ne ovatkaan kun se on valmis?! "

Toiset eivät halunneet Pasilanväylää laman aikana ja suuri joukko tietäisi rahoille paljon tärkeämpiä, hyödyllisempiä ja tarpeellisempia kohteita. Pasilanväylän sijasta rahat tulisi sijoittaa järkevämmin esimerkiksi "joukkoliikenteen kehittämiseen", "terveys- ja sosiaalihuoltoon", "lapsille ja vanhuksille", "työllistämiseen ja asuntoihin". Parikymmentä piti kustannuksia turhan suurina väylän vähäiseen hyötyyn ja tarpeettomuuteen nähden.

"Tällaisena laman aikana ihan turhaa."

"'Inhimillisiäkin' kohteita löytyisi, jotka palvelisivat ihmiskuntaa."

"Onko 5-10 min miljardien arvoinen?"

"Hyötyyn nähden tuhlausta. Saavutettava hyöty on mitätön."

"Tasapainoon ensin kulut ja hyöty."

Väylän vastustajien mielestä Pasilanväylän miljoonat voisi käyttää paremminkin. Hankkeelle myönteiset olivat lievästi eri mieltä.

6.3.3 Liikenneturvallisuus

Neljänneksellä vastaajista sisältyi liikenneturvallisuus kolmen tärkeimmän Pasilanväylän arviointikriteerin joukkoon ja puolet heistä kommentoi asiaa myös tarkemmin. Useimmat mainitsivat turvallisuutta lisääviksi eritasoliittymät, jotka vähentäisivät risteyksien ja risteävän liikenteen määrää.

"Eritasoliittymät ovat turvallisia verrattuna risteyksiin."

"Vähemmän hermoilua, kun tasoristeykset vähenevät."

Pasilanväylän arveltiin vähentävän liikennettä asuinalueilla ja siten parantavan niiden turvallisuutta. Joidenkin mielestä sujuva liikenne on myös turvallisempi kuin ruuhkainen.

"Suuri väylä, parempi näkyvyys -> turvallisuus."

"Risteysajo, ruuhkat, hermostuneisuus vähenevät."

"Ruuhkaisilla teillä pitäisi ajaa hiljempaa ja noudattaa liikennevaloja."

"Sujuva liikenne ei kannusta riskiohituksiin ja punaisia päin ajoon."

Myös eri liikennemuotojen eriyttämisen koettiin lisäävän sekä ajo-
neuvo- että kevytliikenteen turvallisuutta.

"Autoilijat ja jalankulkijat omilla väylillään."

"Tunnelissa ei pyöräilijöitä tai kävelijöitä liikenteen seassa."

"Liikenne pois ihmisten seasta."

"Autoilijat tappavat toisiaan, jalankulkijat tappelevat keskenään."

Jotkut mainitsivat tunnelien parantavan turvallisuutta, toiset taas uskoivat hyvän suunnittelun pienentävän onnettomuusriskiä.

Noin 65% vastaajista uskoi Pasilanväylän parantavan liikenneturvallisuutta ainakin jonkin verran. Mutta hankkeeseen kielteisesti suhtautuneet olivat hieman eri mieltä.

6.3.4 Ympäristövaikutukset - enemmän tai vähemmän saasteita

Neljänneksellä vastaajista kannanoton taustalla vaikuttivat Pasilanväylän kielteiset ympäristövaikutukset ja kymmenesosalla myönteiset. 160 kommentoijan mielestä Pasilanväylä lisäisi erilaisten liikennesaasteiden määrää, kun taas 128 uskoisi sen vähentävän niitä. Saasteiden kasvu korostui hankkeeseen suhtautumisen perusteluissa, mutta väittämissä hieman suuremman osan (45%) mielestä liikenteen saastepäästöt vähenevät kuin lisääntyvät (40%) Pasilanväylän myötä. Niissäkin keskiarvo jäi kuitenkin lisääntymisen puolelle, sillä määrällisesti vähemmät vastustajat kommentoivat saasteiden kasvua voimakkaammin kuin kannattajat niiden pienenemistä.

Vastakkaisten mielipiteiden edustajat perustelivat käsitystään aivan eri näkökulmista. Saasteiden lisääntymisestä kirjoittavat tarkastelivat asiaa yleisemmällä tasolla; he kertoivat Pasilanväylän kannustavan yksityisautoiluun ja lisäävän liikenteen kokonaismäärää, jolloin myös päästöt ja muut autoilun tuottamat saasteet lisääntyvät.

"Helpottaa ja rohkaisee yksityisautoilua, kuluttaa luonnonvaroja."

"Autoilun kannustaminen lisää liikennettä, mikä lisää saasteita."

"Ehkä siirtää jonkin verran saasteen paikkaa, mutta lisää määrää."

"Keskuspuiston kohdalla autot eivät aja tunnelissa. Saasteet!"

"Autoilu -> Saaste, onnettomuudet, ruuhkat, energian tuhlaus, melu, maiseman ja puistojen tuhoaminen."

Saasteiden vähenemistä odottavat taas tutkailivat väylän vaikutuksia lähiympäristössään ja esittivät sen vähentävän ruuhkia ja siten pienentävän saastepäästöjä. Myös tunneleiden kerrottiin poistavan pakokaasuja ja melua.

"Vähemmän kaasuttamista ja jarruttamista liikennevalojen takia."

"Ruuhkat helpottuvat ja päästöt pienevät, kun ja jos liikenne sujuu."

"Jo riittää yksityisautoilun vastustaminen ihmisten terveyden kustannuksella. Autoja seisotetaan tyhjäkäynnillä keinotekoisissa ja tarpeettomissa ruuhkissa. Myös tunneli-ilman suodattaminen poistotekniikassa on positiivista."

"Melu ja saasteet vähenee tunnelialueilla."

"Läpikulkuliikenne vähenee -> saasteet ja melu vähenevät."

Kielteisiksi ympäristövaikutuksiksi mainittiin myös viheralueiden pieneneminen ja erityisesti keskuspuiston pilkkominen ja sen saastekuorman kasvu.

"Väylä ja lisääntyvän liikenteen saasteet ovat uhka keskuspuistolle."

"Keskuspuisto ei kestä lisääntyvää saasterasitusta. Helsingin keuhkot!"

"Katkaisee keskuspuiston, ei 'yhdistä'!"

"Vähistäkin viheralueista pitäisi osasta luopua! Ei enempää betonia!!"

"Itse tien rakentaminen muuttaa ja tuhoaa ympäristöä ja luontoa."

"Koska Pasilanväylä on kallis, se täytyisi huödyntää eli nykyiset viheralueet rakentaa asunnoiksi ja toimistoiksi kuten esitteessä 'Pasilanväylä - moderni Eurooppalainen'. Ei Pasilanväylälle!"

Yli puolet vastaajista oli ainakin jonkin verran sitä mieltä, että Pasilanväylä tuhoaa puistoja ja viheralueita. Siitä, että väylä lisää energian ja luonnonvarojen tuhlausta, oltiin lähes yhtä paljon samaa ja eri mieltä.

6.3.5 Joukkoliikenne yksityisautoilun sijasta

Lähes viidennes vastaajista vastusti yksityisautoilun edistämistä. Pasilanväylän koettiin 'vain lisäävän yksityisautoilua, vaikka sitä pitäisi päinvastoin vähentää'.

"Lisää todennäköisesti autoilua, syö "myönteisten" puolten vaikutuksen."

"Helsingin liikenteen kehittäminen voimakkaasti yksityisautoilua suosivaan suuntaan on järjetöntä. Vain ympäristö- ja energiakysymykset huomioivalla liikennepolitiikalla voidaan säävuttaa kestäviä ratkaisuja."

"Vähennetään yksityisautoilua - ruuhkat vähenee."

"Liikennesuunnittelun lähtökohdaksi kestäväen kehityksen kanalta tulisi ottaa aktiivinen liikenteen vähentäminen. Tällaiset tiet vain lisäävät liikennettä, joka on tarpeetonta."

"Yksityisautoilua pitäisi supistaa eikä kasvattaa. Se kasvaa, kun sille annetaan mahdollisuus kasvaa."

Autoilua pidettiin vastuuttomana tuhlauksena ja varsinkin kaupunkialueella se nähtiin monella tapaa haitalliseksi ja turhaksi.

"Kansantaloudellista tuhlausta."

"Turha yksityisautoilu on moraalitonta."

"Vastuuttomana. Muitten huomioonottaminen, puistot tärkeämpiä."

"Yksityisautoilu usein helppo ja nopea, mutta meidän tulee oppia elämään luonnon sallimassa kestokyvyssä. Yksityisautoilun lisääminen on luonnon kestokyvyille liikaa."

"Kaupunki ihmisille, ei autoille."

"Kaupunkiliikenteen rajoitukset yksityisautoille tärkeitä."

"Kaupunkialueella ei tarvita moottoriteitä."

Vajaa puolet vastaajista oli samaa ja kolmannes eri mieltä siitä, että Pasilanväylä lisää yksityisautojen käyttöä kaupungissa.

Yksityisautoilun edistämisen sijasta esitettiin julkisen liikenteen kehittämistä.

"Lisätään ja halvennetaan joukkoliikennettä, silloin joutaa ruuhkan vähennyttyä kiertämään vanhaa reittiä."

"Pasilanväylä turhaa hupia, muun Euroopan tavoin autoton keskusta ja tehokas joukkoliikenne."

"Raideliikenteelle etusija, ei moottoriteille."

"Myös vahva uskomus, että Pasilanväylä vie rahat joukkoliikenteen kehittämiseltä."

"Joukkoliikennettä tulisi systemaattisesti suosia yksityisautoilun kustannuksella. Perustelut: ympäristöystävällisempi, tehokkaampi ja taloudellisempi vaihtoehto. Yksityisautoilun hiliiton lisääntyminen on todella järjetöntä tuhlausta kaupunkiympäristössä."

"Poikittaisen yleisen liikenteen järjestäminen ei ole teistä vaan tahdosta kiinni. Miksi pitää olla suora väylä? Käsittääkseni autossa on ohjauspyörä, jota kääntämällä auto kääntyy kätevästi mutkassa(?)"

Myös monet Pasilanväylän kannattajat ja kantaa ottamattomat toivoivat joukkoliikenteeseen panostamista. Nimenomaan julkisen poikittaisliikenteen yhteyksiä pidettiin huonoina.

"Sujuva poikittainen joukkoliikenne vähentää henkilöautoilua."

"Pasilanväylä selkeyttää yhteyksiä."

"Myös joukkoliikennettä ja sen sujuvuutta pystytään kehittämään."

"Joukkoliikenteen poikittaisyhteyden kehittäminen, ettei keskustan kautta toiselle puolelle kaupunkia."

"Joukkoliikenteeseen järkeviä poikittaislinjoja, aikataulusuunnittelua kehitettävä, 'kaikki bussit peräkkäin ja sitten pitkä väli' -tilanteet pois."

Kannattajat kuitenkin uskoivat Pasilanväylän helpottavan joukkoliikenteen kehittämistä, vastustajat taas eivät.

6.3.6 Pasilanväylän tarpeettomuus

Joka kuudes vastaaja perusteli kannanottoaan Pasilanväylän tarpeettomuudella. Sitä kuvattiin turhaksi ja kalliiksi, sillä sen antamat hyödyt nähtiin liian lyhytaikaisiksi tai vähäisiksi.

"Kenellä on niin kiire, että muutamien minuuttien säästö on tarpeen."

"Tällä hetkellä ei ole aiheellista rakentaa näin kallista ja vähän hyötyä antavaa liikenneväylää."

"Ainut positiivinen asia: rakennusvaiheessa työtä. Entäs sen jälkeen?"

"Uusi väylä parantanee hetkeksi liikenteen sujuvuutta, mutta aikaa myöten houkuttelee yhä uusia autoilijoita. Pasilanväylällä eivät liikenneongelmat ratkea Helsingissä."

Keskimäärin Pasilanväylän tarpeellisuudesta oltiin yhtä paljon samaa ja eri mieltä. Tarpeettomuutta esittäviä vastustajia oli lukumäärältään vähemmän, mutta he seisoivat vahvemmin näkemyksensä takana kuin tarpeen puolesta puhuvat kannattajat.

Monien mielestä "teitä on jo tarpeeksi" ja ohikulkuliikenteen on parempi käyttää kehäteitä kuin tunkea kaupungin läpi. Jotkut esittivät, että nykyisiä väyliä kehittämällä päästäisiin huomattavasti pienemmillä kustannuksilla ja haitoilla samaan lopputulokseen kuin Pasilanväylällä.

"Nykyiset tiet riittävät, autoja vähentämällä eivät tukossa edes ruuhka-aikana."

"TURHA hanke - kehä I ja III jo valmiina."

"Järjetöntä rakentaa keskelle kaupunkia uusi kehä I."

"Eikö itä-länsi -liikenteen ole parempi ohittaa Helsinki kaukaa kuin kiertää vain osittain maanalitse?"

"Pitäisi kehittää olemassa olevia väyliä (kehät) ja jättää ihmisille keskikaupunki ja lähialueet."

"Nykyisiä tieverkostoja parantamalla saavutetaan vastaava hyöty. Lisäksi säästetään huomattavasti kustannuksia."

Jokunen vastaaja perusteli väylän tarpeettomuutta sillä, että liikenne sujuu nytkin riittävän hyvin. Uudet tietkään eivät poista kaupungista ruuhka-aikoja, joita suomalaisten vain pitäisi oppia kestämään, sillä Helsingin ruuhkat ovat kuitenkin mitättömiä suurkaupunkeihin verrattuna.

"Ilman Pasilanväylääkin liikenne toimii aivan hyvin."

"Autokanta pienenee, ruuhkat jo nyt vähentyneet."

"Siirtää vain ruuhkia, ei poista."

"Helsingin ruuhkat liioiteltuja, Suomessa liikenne pientä."

"Kahta ruuhkatuntia varten turha investointi."

"Ruuhka-aika 1 -1.5 tuntia on normaalia, ei haittaa."

Keskimäärin vastaajat olivat jonkin verran sitä mieltä, että ilman Pasilanväylääkin selvittää. Kolmannes ei kuitenkaan tätä uskonut.

6.3.7 Vaikutukset asuinalueilla - enemmän tai vähemmän liikennettä

Pasilanväylällä arveltiin vaikuttavan sekä myönteisesti että kielteisesti asuinalueilla. Positiiviset vaikutukset keskittyivät liikennemäärien vähenemiseen ja sen etuihin, negatiiviset taas lisääntyvän liikenteen ja väylän haittatekijöihin. Tämä ristiriita syntyi vastaajien erilaisista tarkastelutasoista. Lähes puolella liikennemäärän vähenemistä odottavista huomion kohteena olivat läpikulkuliikenteestä kärsivät asuinkadut, jotka rauhoittuisivat Pasilanväylän valmistuttua.

"Vetää raskaan liikenteen pois pieniltä asuinkaduilta."

"Liikenne asuinalueilla vähenee ja siirtyy osin tunneliin."

"Liikenne ohjautuu pääväylää pitkin ohi asuinkatujen."

"Auttaa ehkä asuinalueiden rauhoittumiseen."

"Autot meidän kohdalla tunnelissa, jolloin tien yli pääsee kävellen helpommin."

Toinen puoli mielsi Pasilanväylän keskustan tai kaupungin ulkopuolelle ja kirjoitti sen vähentävän näiden läpiajoa ja ruuhkia.

"Poikittaisliikenne pois kaupungista."

"Ruuhkien vähentämiseksi läpikulku pois keskustasta."

"Yksityisautoilu vähenee keskustassa."

"Taajamaliikenne helpottuu, kun raskas ja ohikulku Pasilanväylälle."

Noin 70% vastaajista uskoi väylän vähentävän läpikulkuliikennettä asuinalueilla edes jonkin verran.

Sen sijaan liikenteen lisääntymistä ennakoivat tarkastelivat myös Pasilanväylää osana asuinaluettaan ja kaupungin keskustaa. He ajattelivat uuden tien vetävän entistä enemmän liikennettä ja sen tuomia haittoja alueelleen. Näistä mainittiin mm. saasteiden ja melun lisääntyminen sekä viheralueiden pirstoutuminen, joita käsiteltiin jo aiemmin. Lisäksi Pasilanväylän koettiin vähentävän asumisviihtyvyyttä, häiritsevän, vaikeuttavan kulkemista yms.

"Asumisesta tulee epämiellyttävämpää, keskustamaista."

"Asuinalueen rauha katoaa."

"Rakennusaikaiset häiriöt."

"En halua Pasilanväylää asuntoni alle."

"Katkaisee kulkureittejä, melu lisääntyy."

"Raskaan liikenteen kuljetusreitit liian keskelle kaupunkia."

Vastustajien mielestä väylä katkaisee asukkaiden kulkureittejä. Keskimäärin väittämästä oltiin saman verran samaa ja eri mieltä.

Pasilanväylän sijoittuminen osittain tunneliin selittää osaltaan näkemyseroja. Toisille tunnelissa oleva tie ei kuulu päivittäiseen

elinpiiriin, vaan sen koetaan siirtyvän haittoineen alueen 'ulkopuolelle'. Toisille se taas muodostaa tuntemattoman uhkan kodin alle. Lisäksi osa tarkastelee väylää kokonaisuudessaan, jolloin esille nousevat myös väylän maanpäällisten osien haitat.

6.3.8 Yleishyödyllisyys

Pasilanväylällä nähtiin myös yleishyödyllisiä piirteitä, mutta vain harvat vastaajat kuvasivat millaisia. Selkeimmin näistä nousi esille hankkeen työllistävä vaikutus, muut kommentit olivat melko hajanaisia ja yleistasoisia mainintoja väylän hyödyllisyydestä.

"Työllistämisenäkökohdat laman aikana."

"Tie- ja liikenneasiantuntijat suunnitelleet ja tietävät asiasta enemmän kuin maallikko."

"Kaupunki hyötyy pitkällä aikavälillä."

"Säästöt kuljetuskustannuksissa."

"Yleinen edistyksen ja muutoksen positiivisuus."

"Kaikki tulevaisuuden ja nykyisen yksityisautoilun hyväksi tehty on yleishyödyllistä."

"Hyödyt suuremmat kuin kustannukset!"

6.3.9 Vaikutukset kaupunkikuvaan

Aika harvat vastaajat valitsivat Pasilanväylän vaikutukset kaupunkikuvaan kolmen tärkeimmän tekijän joukkoon hanketta arvioidessaan. Kaupunkikuvan ajateltiin joko huonontuvan tai paranevan väylän myötä.

Kielteiset vaikutukset kaupunkikuvaan jakaantuivat kahteen päätyyppiin. Ensinnäkin Pasilanväylän koettiin rumentavan maisemaa, sillä "tierakennelmat eivät koskaan ole kauniita". Noin puolet vastaajista piti eritasoliittymiä ja ilmanpoistohormeja maisemaa häiritsevinä. Toisten mielestä nykyinen kaupunkimiljöö on kaunis ja arvokas, toisista taas "harmaata betonia" on jo nyt niin paljon, että yhtään enempää ei kaivata.

"Lisää rumia liittymiä, hormoneja."

"Suuret eritasoliittymät ja leveät tiet eivät ikinä ole mikään silmän ilo."

"Tarvitaanko persoonatonta tieteiskirjoista tuttua robottimaisemaa?"

"Kauniit asuntoalueet pilataan tarpeettomalla väylällä."

"Tuhoaa vanhaa kaupunkimiljöötä."

"Suuri liikenneväylä aiheuttaa maankäytön tehostumista ja sitä kautta todennäköisesti kaupunkikuva huononee."

Toisaalta Pasilanväylää ei pidetty kaupunkirakenteen mukaisena, vaan liian suurisuuntaisena ja raskaana kantakaupunkiin. Poikittaisen ohikulkuliikenteen olisikin parempi kiertää Helsinki kaukaa kuin mennä vain osittain maanalitse keskustassa.

"Moottoritietyyppinen tie ei kuulu kantakaupunkiin."

"Teknoraattinen makroratkaisu pienkaupungissa."

"Toimivaa kaupunkia ei voi rakentaa henkilöautoliikenteestä lähtien."

"Miksi vetää liikenne tunneliin keskusta, kun se voidaan ohjata myös kehää pitkin 10 km ennen keskustaa? "

Kaupunkikuvan kannalta myönteisenä pidettiin tunneleita, jotka nähtiin sekä ympäristöllisesti että maisemallisesti hyviksi. Liikennettä toivottiin vieläkin enemmän siirrettävän maan alle, jotta myös sen haitat katoaisivat näkyvistä.

"Kaikki ruma ja ikävä voidaan työntää maan alle. Tunneliosuudet saisivat olla vieläkin pidemmät."

"Autot poissa katukuvasta."

"Tunnelit, liikenne poissa silmistä ja ihmisten tieltä."

"Maisema säilyy osittain entisellään."

6.4 Pasilanväylän toteuttamisen todennäköisyys

Pasilanväylän suunnitelman ns. nollavaihtoehtona esitettiin tilanteen pysymistä ennallaan. Valtaosa vastaajista piti kuitenkin melko todennäköisenä, että Pasilanväylä rakennetaan. Suurimmaksi toteutumistodennäköisyys arvioitiin toisella kyselykerralla, sen sijaan vaikutusalueen ja vertailuryhmän vastauksissa ei ollut eroa.

Vaikka toteutumistodennäköisyys korreloikin merkitsevästi kokonaisnäkemyksen kanssa, niiden yhteys ei ollut suoraviivainen (taulukko 6). Pasilanväylään myönteisesti suhtautuvilla rakentamisen todennäköisyys kyllä kasvoi kannatuksen myötä, mutta vastustajien näkemykset toteuttamisesta hajaantuivat melkoisesti. Taulukon oikeaan alaruutuun sijoittuneet vastustavat hanketta, mutta arvelevat sen silti toteutuvan. He eivät usko vaikutusmahdollisuuksiinsa, vaan alistuvat 'kohtaloon'. Sen sijaan vasemmassa alaruudussa olevat sekä vastustavat että uskovat sen myös tehoavan. Vaikutusmahdollisuuksiinsa uskovia on kuitenkin puolta vähemmän kuin 'periksiantajia'.

Taulukko 6. Pasilanväylän toteuttamistodennäköisyys ja kokonaisnäkemyks (korrelaatiokerroin= .34 **)

Kokonaisnäkemyks	Toteuttamistodennäköisyys			Yht.
	Ei toteuteta 0...4	5	Toteutetaan 6...10	
Kannatus 1...10	45	41	629	715
0	30	29	85	144
Vastustus -1...-10	116	45	270	431
Yhteensä	191	115	984	1290

7 MIELIPITEITÄ VUOROPUHELUSTA

7.1 Vuoropuhelun tavoitteet

Toisessa kyselyssä pyydettiin vastaajia arvioimaan, miksi Pasilanväylän suunnittelussa lähdettiin vuoropuheluun asukkaiden kanssa. Neljännes vastaajista ajatteli, että vuoropuhelulla haluttiin selvittää, tarvitaanko väylää asukkaiden mielestä (taulukko 7). Viidennes piti tavoitteena Pasilanväylän rakentamisen varmistamista. Jotkut heistä korostivat, että hanke yritettiin saada tehtyä näennäisen keskustelun turvin. Vajaa viidennes arveli vuoropuhelulla haluttavan kartoittaa väestön toiveita väylän luonteesta.

Kymmenesosa ajatteli vuoropuhelun tavoitteena olleen julkisuuden hankkimisen. Lähes yhtä moni arveli suunnittelijoiden halunneen varmistaa yleissuunnitelman valmistumisen. Osa oli valinnut vuoropuhelun motiiviksi kaksi tai useampia annetuista viidestä vaihtoehdosta. Yksittäisinä kommentteina vuorovaikutusta asukkaiden kanssa tarkasteltiin niin hankaluuksien välttämisenä, normaalina tämän päivän vaatimuksena kuin vastuun jakamisenakin.

Taulukko 7. Vastaajien käsitys siitä, miksi Pasilanväylän suunnittelussa lähdettiin vuoropuheluun asukkaiden kanssa

	PV	Vert	Yht.	%
Haluttiin selvittää, tarvitaanko Pasilanväylää asukkaiden mielestä	77	15	92	24
Haluttiin varmistaa, että Pasilanväylä saadaan rakennettua	67	10	77	20
Haluttiin selvittää, minkälaisen Pasilanväylän asukkaat haluavat	61	10	71	18
Haluttiin saada julkisuutta hankkeelle	32	5	37	10
Haluttiin varmistaa, että Pasilanväylän yleissuunnitelma saadaan tehtyä	28	5	33	9
Kaksi edellistä yhdessä	33	2	35	9
Kolme tai neljä edellistä yhdessä	14	2	16	4
Ei osaa sanoa	6	2	8	2
Muu syy (haluttiin välttää hankaluuksia, ajan henki vaatii, suunnittelijoille työtä, mainonta, vastuun jakaminen, mielipidekartoitus, keskustelu asiasta)	13	2	15	4
Yhteensä	331	52	383	100

7.2 Tiedonsaannin riittävyys

Kyselylomakkeessa ei suoraan kysytty, oliko hankkeesta saatavilla tarpeeksi tietoa, mutta kuutisenkymmentä henkeä selitti oma-aloitteisesti, että heidän oli vaikea täyttää lomaketta, koska he eivät tienneet asiasta riittävästi (liite 9). Näistä kuusitoista tosin mainitsi, ettei heillä ole ollut aikaa tutustua projektiin tai ettei hankkeesta kiinnosta tai kosketa heitä mitenkään. Edellisten lisäksi 27 vastaajaa toivoi enemmän tietoa Pasilanväylästä. Monet heistä kaipaivat laadullisesti toisenlaista informaatiota: puolueetonta, luotettavaa, tutkittua asiatietoa.

"Jos asukkailla sananvaltaa, info pitäisi olla tarkempaa."

"Enemmän käytännön tietoa puolesta ja vastaan, vaihtoehtojen punnitsemista, yksiselitteistä tietoa miksei poikittaisjoukkoliikennettä kehitetä/ei ole, suunnittelu- ja rakennuskielailua."

"Vaikka tiedottamista onkin paljon tehty, olisi paikallaan kotitalouskohtainen tiedote, kysely tms."

"Todellisista vaihtoehtoista ja todellisista kustannuksista ei ollut tietoa."

"Tutkimustietoa Pasilanväylän vaikutuksista ei ole tarpeeksi. Tietojeni mukaan on kaupungin useita (n. 10) miljoonia maksanut selvitys, mutta siihen ei voi luottaa. Tarvittaisiin puolueeton arvio selvityksestä."

"Haluan asiassa lisää puolueetonta tutkimusta, nimenomaan hankkeen ympäristövaikutuksista."

Kun haastateltavilta kysyttiin, saivatko he riittävästi tietoa Pasilanväylä-hankkeesta, vain yksi vastasi selkeästi kyllä. Toisetkin olivat sitä mieltä, että tietoa oli saatavilla, mutta kahta se ei kiinnostanut, kaksi olisi kaivannut puolueetonta tai kantaa ottamatonta faktatietoa ja yksi olisi halunnut tietää myös päätöksenteosta ja sen perusteluista.

"Siis, koin saaneeni tietoa, mutta minusta ei ole ollenkaan oleellista se tekninen tieto mitä siitä annettiin, vaan päätöksentekoon ja perusteluihin liittyvä tieto, sitä ei koskaan löytynyt mistään oikeastaan, eikä siihen vaiheeseen päässyt edes vaikuttamaan. Kaikki ne informaatiotilaisuudet perustuivat sille pohjalle, että keskustellaan asiasta teknisesti, eikä koko ratkaisusta."

"Ainoastaan sillä tavalla, että piti itse olla kiinnostunu. Ei mun mielestä sillä tavalla riittävästi ollu tietoo, että olis ollu puolueetonta tai kantaa ottamatonta tietoo. Selvää tosiasiatietoo oli mun mielestä aika vähä, mut oli kuitenkin."

Viisi haastateltavaa mainitsi sanomalehdet tärkeimmäksi tietolähteekseen suunnittelusta. Vahvasti kantaa ottaneet olivat kyllä hankkineet tietoa muillakin tavoilla, mutta asiasta kiinnostumattomat olivat tyytyneet lehtikirjoitusten silmäilyyn.

7.3 Näkemykset Via Pasila -lehdestä

Lähes kolmesataa vastaajaa kertoi mielipiteensä Via Pasila -lehdestä (liite 11). Niistä puolet oli myönteisiä, vajaa puolet kielteisiä ja jokunen "en osaa sanoa".

Myönteisiä näkemyksiä Via Pasilasta kuvattiin eniten sanoilla "hyvä", "asiallinen", "OK" tai "selkeä". Monet pitivät lehteä tarpeellisenä ja hyvänä tapana jakaa tietoa hankkeesta.

"Uudenlainen aktiivinen tapa tiedottaa julkisesta hankkeesta, erittäin suositeltava tapa."

"Hyvä tapa tiedottaa suurehkosta hankkeesta, sisältö oli hyvin suunniteltu. "

"Ilman tätä en ehkä olisi hakenut tietoa suunnitelmasta."

"Hyvä, että asukkaat saavat tietoa."

"Juuri nämä piirrokset, kartat anto aika selkeän kuvan. Tämä tekninen puoli, toteutus tuli aika hyvin esille."

"Muista hankkeista saisi olla vastaavia julkaisuja."

Valtaosa kritiikistä kohdistui lehden yksipuolisuuteen. Lievemmissä kommenteissa pidettiin kyllä hyvänä, että annetaan tietoa ja lehti nähtiin hyväksi tavaksi jakaa sitä, mutta Via Pasilaa moitittiin johdattelevaksi, vain positiiviset näkökohdat huomiovaksi hankkeen puolestapuhujaksi. Voimakkaampaa arvostelua esittäneet kuvasivat lehteä projektia markkinoivaksi mainosjulkaisuksi, propagandaksi ja aivopesuksi.

"Perustelee hankkeen tarpeellisuutta lähinnä yksityisautoilun kannalta."

"Asenteellinen, harhaanjohtava, selviä, varmaan tahallisia virheitä (mainittu esimerkkejä sivuviittein), kritiikitön mainoslehti. "

"Täysin yksipuolisen eli liian myönteisen kuvan ko. "tiedotuslehti" antaa."

"Hyvin suunniteltua aivopesua. "

"Törkeää manipulaatiota, yksipuolista 'tiedottamista'."

"Propagandaa väylän puolesta; ei tuotu tarpeeksi esille väylän negatiivisia vaikutuksia."

"Se antoi teknistä tietoa siinä vaiheessa kun päätökset oli jo tehty. Ja sehän on tulkittava rehellisesti mainoslehdeksi, siis tämmöiseksi päätöksenteon jälkeen tapahtuvien toimenpiteiden mainostamiseksi ja lobbaamiseksi. Olisin toivonut siinä käsiteltävän liikennepoliittisia kysymyksiä ja todellisia vaihtoehtoja."

Neljännes kielteisestä palautteesta liittyi lehden ymmärrettävyyteen. Via Pasilaa kuvattiin mm. sanoilla sekava, vaikeaselkoinen, hajanainen ja tylsä.

"Sekavasti selitetty, monimutkainen."

"Tylsä, huonosti tehty, harmaan virastomainen, kapulakieltä, vaikeaselkoinen."

"Yrittää tainnuttaa liialla yksityiskohtaisuudella."

"Liian raskasta luettavaa tavalliselle kuluttajalle"

"Liian tekninen, kartat vaikeaselkoisia, liian myönteinen PV:lle."

"Ei herätä mielenkiintoa, asia tärkeä, lehti toimitettu tylsästi."

"Jos asioista kerrotaan julkisesti, niin niistä pitää kertoa selkeällä, hyvällä nykysuomella. Ei sellaista virastokieltä täyteen ahdetussa lehdykässä kuin nyt. Tiedotusalan ammattilaisia löytyy Helsingin kaupungin palveluksesta - käyttäkääpä heitä jatkossa. (vrt. Helsingin oma tiedotuslehti, joka on hyvä.)"

Osa piti lehteä yhdentekevänä ja kiinnostamattomana, siihen ei jaksanut perehtyä eikä siitä jäänyt oikein mitään mielikuvaa.

"Ulkoasuun tietysti vois vähän enemmän satsata, jolloin sitä varmaan vois tulla paremmin luettua. Uskoisin, että jos ei ole ilman muuta asiasta kiinnostunu, niin sen voi jättää lukematta. Että sitä vois kyllä parantaa, että se ei olis semmoinen ilmaisjakelulehden näköinen."

Toiset kritisoivat Via Pasilan kalleutta ja uskottavuuden puutetta.

"Kustannuslaskelmat ovat kyseenalaisia, kuten mainonnassa yleensäkin." "Liian kalliisti painettu" "Epäuskottava" "Täysin turhaa rahanmenoa"

Jotkut eivät osanneet kertoa mielipidettään lehdestä, osa heistä siksi, että oli vain silmäillyt otsikoita tai kuvia tai muuten lukenut huonosti.

"Joo, kyllä sekin tais tulla, mutt kun en mä oo sitä sillai, mä oon ehkä selannu ne ja mä oon vaan ihan silmäilly, ett en mä niist muista yhtään mitään."

Jokunen valitti myös lehden sattumanvaraisesta tulosta, kun suuri osa numeroista oli jäänyt saamatta. Via Pasilan kritisoitiin sekotuvan mainoksiin ja jotkut olivat käsittäneetkin ryhmäkirjeenä jätetun lehden mainosten mukana tulleeeksi.

"Ihmettelen miksei tielaitos toimita tiedotteita perille toisen valtionlaitoksen, postin kautta. Mainospoika ei ole siinä asemassa että voisi toimittaa virallisia tiedotteita."

"Helsingin Sanomat olisi parempi tiedonjakokanava kuin ilmaisjakelulehdet, jotka sekoaa mainoksiin."

"Muistaakseni olis vain yks tullut. Tänne Ruskeasuon alueelle sitä ei jaettu. Ei oo varmaan tullut muita, kyl mä oon ihan varma, kun mä olin kiinnostunut niin kyllä mä olisin rekisteröinytkin ja olisin seurannut hyvin aktiivisesti sitä. Mutta tietysti jos se on jossain mainosjakeluiden yhteydessä nipussa sisäkkäin, niin sehän heitetään pois koko nippu. Silloin se menee pom-

miin aika monelta, kun jopa on sellaisia talouksia ett oversa on lappu ettei mainoksia."

"Sitä mä nyt en voi mennä vannomaan, että mä en oo sitä saanu. Tulee niin kauheen paljo tommosta ilmoituslehteä, mainoksia ja kaikkee sellaisia, että voi olla tullutkin. Päivälehden lukee paremmin. Nää panee omaan arvoonsa, sitä vaan pannee pois ne."

Kolme yhdistystä kommentoi Via Pasila -lehtiä. Kahden mielestä ne olivat hanketta kaunistelevia markkinointilehtisiä ja kolmaskin kritisoi sisältöä, mutta piti tärkeänä lehden ilmestymistä.

"Hyvä, että hankkeesta on tiedotettu. Lehdissä on kerrottu asioista tienrakentajan ja suunnittelijoiden näkökulmasta. Tieto oli yksipuolisesti väritynyttä, mutta parempi sellainenkin tieto kuin ei mitään. Hyvä, että Via Pasila ilmestyi."

7.4 Näkemykset avoimet ovet -tilaisuuksista

Tilaisuuksia kommentoineista 30 vastaajasta noin puolet antoi kielteistä ja puolet myönteistä palautetta (liite 11). Eniten kritisoitiin tilaisuuksien yksipuolisuutta; ne nähtiin "tarkoitushakuisena propagandana tiehankkeen puolesta", "manipulointitilaisuuksina, joissa ei ollut mahdollisuutta julkiseen keskusteluun ja kritiikkiin". Avoimet ovet koettiin myös turhauttavina, koska tilaisuuksissa "ei voi vaikuttaa päättäjiin" ja "kallista jättiläishanketta on mahdoton enää pysäyttää". Kritisoijien mielestä keskustelutilaisuuksia suunnittelijoiden ja luottamusmiesten kanssa olisi pitänyt järjestää jo ennen suunnittelupäätöksen tekemistä.

Vaikka haastateltava myönsikin, että tilaisuuksissa oli mahdollista saada "teknistä tietoa eli tietoa siitä mitä konsultti tekee", niin hän piti niitä "pikemminkin negatiivisena juuri siinä mielessä, että ihmisille joille tämä asia on tärkeä annetaan väärä kuva. He kuvittelevat tulevansa tilaisuuteen, jossa voivat vaikuttaa vielä joihinkin asioihin ja pettyvät karkeasti, kun huomaavat, että kaikki onkin jo lukkoonlyöty. Tämä ei palvele mitään muuta kuin konsulttifirman mainontaa, markkinointia, ei mitään todellista päätöksentekoa tai tällaista lähidemokratiaa."

Pari vastaajaa ja yksi haastateltava valittivat, etteivät he saaneet tietää avoimet ovet -tilaisuuksien ajankohdista ja paikoista.

"Mä en tiedä missä niistä sitten on julkistettu, mutta en mä nyt aikanaan muista että mä olisin nähny missään semmosta kutsunomaista."

Myönteistä palautetta antaneet mainitsivat tilaisuuksien olleen asiallisia ja karttojen selkeitä. Kaksi piti suoraa kontaktia suunnittelijoihin hyvänä, kolmas taas näki siinä hieman ylhäältä alaspäin suhtautumista. "Hyvä idea", "hyvä yritys" kommentoi puolisen tusi-

naa vastaajaa. Suunnitelmien ymmärrettävyyttä pitivät ensimmäisen kyselyn vastaajat keskimäärin tyydyttävänä.

Vain neljän järjestön edustajat olivat käyneet avoimet ovet -tilaisuuksissa. Näistä hanketta vastustavista yhdistyksistä kolme antoi palautetta tilaisuuksista. Yhden mielestä niissä sai liian myönteisen kuvan, toinen piti niitä "nurkissa supatteluna, jota järjestäjät voivat tulkita mielensä mukaan" ja kolmas koki saaneensa niistä arvokasta informaatiota.

7.5 Keskustelut Pasilanväylästä

Vuorovaikutusta suunnittelijoiden kanssa ei paljoakaan kommentoitu, sillä vain pieni joukko tapasi heitä henkilökohtaisesti avoimet ovet -tilaisuuksissa ja harvat ottivat yhteyttä puhelimitse. Yksi haastateltavista kertoi soittaneensa konsultille juuri ennen haastattelua saadakseen lisätietoja hankkeesta. Hänestä oli hyvä, että tällainen yhteydenotto-mahdollisuus oli järjestetty. Hän kertoi saaneensa asiallista tietoa, vaikka epäilikin, ettei kaikkea tietoa haluttu paljastaa ja ettei asukkaiden mielipiteillä ole vaikutusta päätöksiin.

"Soitin sinne äskettäin, kun halusin tietoa, kun rupes kiinnostaan tään sun haastattelun kautta, että mitkä ne faktatiedot oli. Jotenkin tuntui, ettei niitä tietoja haluttu paljastaa, että sieltä sanottiin, että tutkimuksia on tehty, mutta tuloksia ei ole saatavilla, kerrottavissa. Ihan asiallista tietoa mä muuten sieltä sain. Se on ihan hyvä asia, että joku henkilö on siellä hoitamassa suhteita asukkaisiin päin. Onhan se aina eri asia puhua henkilön kanssa kuin lukea lehdistä. Eri asia sitten onko sillä mitään vaikutusta lopulliseen päätökseen, että vaikka sinne kaikki asukkaat soittais tältä alueelta, että vaikuttaako se päätöksentekoon millään tavalla, sitähan ei kukaan tiedä."

Toinen haastateltava taas näki keskustelut suunnittelijoiden kanssa täysin turhiksi, koska heillä ei ole vaikutusvaltaa.

"Olenhan minä sitten henkilökohtaisella tasolla nälvinyt näille konsulttitoimiston edustajille tästä hommasta aina sikäli kun olen heitä tavannut noin vapaa-ajan yhteyksissä. Mutta se nyt on tietysti täysin turhaa, koska heillähän ei ole mitään liikkumavaroja, heillä on vain toimeksianto."

Pasilanväylästä oli kyllä keskusteltu tuttujen kesken niin lähialueella kuin Itä-Helsingissäkin (kts. kuvio 2), mutta se oli tapahtunut niin yleisellä tasolla muun jutustelun lomassa, etteivät haastateltavatkaan osanneet sen enempää siitä kertoa.

"Aika paljo me on ystäväpiirissä kyllä keskustelu siitä. Se aina silloin tällöin tulee esille, vaihdettu henkilökohtaista mieltä siitä, puhuttu, että missä vaiheessa se mahtaa olla. Että ei sen kummenpaa."

Yksi haastateltavista pohti syitä siihen, miksei väylästä keskusteltu: hänen tuttaviaan hanke ei koskettanut eikä se kiinnostanut riittävästi yleiskeskustelun aiheenakaan.

"Ei täs nyt tuttavapiirissä oo semmosia ihmisiä, joiden vaikutusalueeseen se kuuluu, ja ihmisillä on tänä päivänä vissiin niin paljon muita mieltymisiä, ettei ne yleiskeskusteluunkaan halua sitä ottaa. Kahvipäytäkeskustelussa ei ne halua tai voivat sitten heti muodostaa mielipiteensä niin saadaan sitten se keskustelu loppumaan."

7.6 Suunnittelun avoimuus

Toisella ja kolmannella kyselykerralla vastaajia pyydettiin arvioimaan Pasilanväylän suunnittelun avoimuutta ja vuorovaikutteisuutta. Lomakkeessa selitettiin, että tällöin suunnittelussa pyritään luomaan molemminpuolista vuorovaikutusta paikallisen väestön ja suunnittelijoiden välille, jotta asukkaat saisivat tietoa ja voisivat antaa palautetta suunnitelmista. Vastaajat olivat selkeän yksimielisiä avoimen ja vuorovaikutteisen suunnittelun merkityksestä: noin 90% piti sitä tarpeellisena ja tärkeänä.

Pasilanväylän vaikutusalueen asukkaat pitivät suunnittelua jonkin verran ja yhdistykset melko paljon avoimempana kuin muissa vastaavanlaisissa hankkeissa (kuvio 8). Sen sijaan vertailuryhmän keskiarvot olivat merkitsevästi matalampia kuin lähiympäristön asukkailla. Tämä ero itähelsinkiläisten ja Pasilanväylän alueen avoimuusarvioissa voidaan tulkita vaikutusalueelle kohdistettujen vuoropuhelutoimien, kuten Via Pasila -lehtien ja avoimet ovet -tilaisuuksien, tuottamaksi. Nämä olivat monille uutta ja muista hankkeista myönteisesti poikkeavaa.

"Kyllä se on selvästi ollut avoimempaa. Tämä minun ymmärtääkseni oli ensimmäinen tämmönen, jossa jo siinä suunnitteluvaiheessa pyrittiin ottamaan yleisöön yhteyttä. Ilmeisesti nämä suunnittelijat nyt paremmin sen ovat arvioineet että miten sitä palautetta tuli, mutta kyllä tää ihan oikea periaate on että näin päin lähdetään etenemään."

"Sen, mitä mä tiedän, niin paljohan siitä on keskusteltu, just siitä, että ihmisilt on kyselty hirveesti. mikä nyt on ihan hyvä juttu. "

"Avoimuus hankkeessa vähentää vastarintaa puolesta tai vastaan."

Toisia vastaajia ja haastateltavia hankkeen runsas 'markkinointi' epäilytti: sillä yritettiin vain saada ihmiset hyväksymään väylän rakentaminen.

"Periaatteessa kyllä (avoimempi), harvoinhan mistään projektista tällä tavalla käydään tällaista kamppania. Olis hauska tietää, mikä se perimmäinen ajatus on ollu siinä, että ylipäättään on menty tähän. Täähän on investointina hirveen suuri,

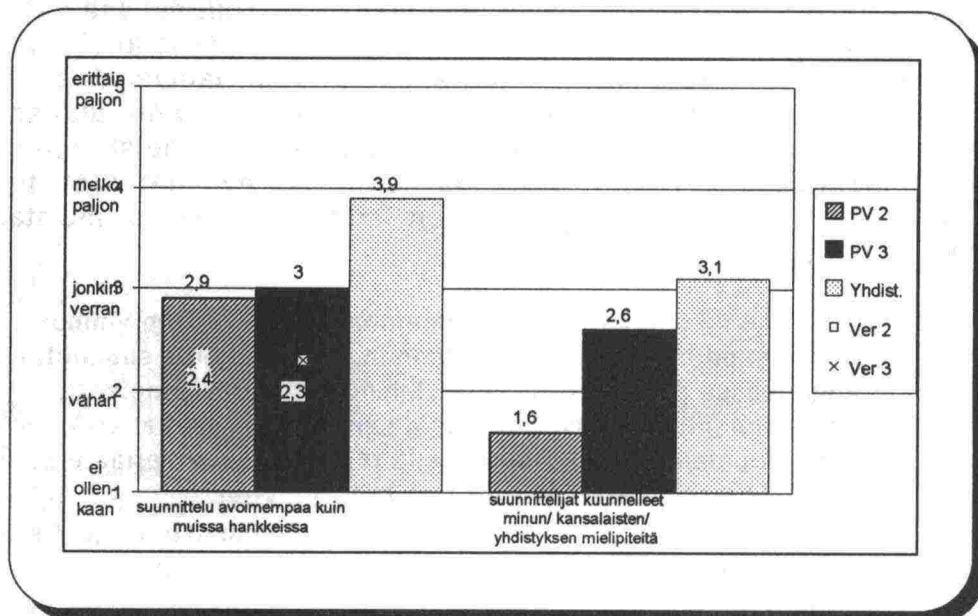
että yritetäänkö sillä nyt ikäänkuin pestä näitä rahoja vähän, että ihmiset ikään kuin helpommalla sitten hyväksyis sen."

"Varsinainen miljoonakusetus. Olisi muuten kiva tietää paljonko PV:n suunnittelu on jo nyt tullut maksamaan. Ns. avoimuus on varsinainen hämäys."

Jokunen piti suunnittelun avoimuutta normaalina käytäntönä tämän päivän projekteissa. Heille Pasilanväylän suunnittelu oli avoimempaa lähinnä menneiden vuosien hankkeisiin verrattuna.

"Minun on nyt vaikea verrata, esimerkiksi tuolla Espoossa kehä II näyttää olevan kovasti tiedotustoimintaa myöskin, että en mää tiedä onko tämä sen avoimempaa vai ei, mutta tietysti menneisiin aikoihin verrattuna tämä nyt oli ehkä avoimempaa. Mutta tällä hetkellä se nyt minun käsittääkseni on käytäntönä, että näin menetellään. Ainakin luulisin ja toivoisin niin."

Kuvio 8. Onko Pasilanväylän suunnittelu ollut avoimempaa kuin muissa vastaavissa hankkeissa ja ovatko suunnittelijat kuunnelleet vastaajan (PV2), kansalaisten (PV3) ja yhdistyksen mielipiteitä



Toisen kyselyn vastaajat kokivat, etteivät Pasilanväylän suunnittelijat ole paljoakaan heidän mielipiteitään kuunnelleet. Paljolti tämä selittyy myös sillä, etteivät monetkaan heistä olleet edes yrittäneet ilmaista käsityksiään millään tavalla. Joko he eivät olleet kiinnostuneita koko asiasta, eivät halunneet kertoa kantaansa tai eivät saaneet siihen sopivaa mahdollisuutta. Kun kysymysmuotoa kolmannessa kyselyssä hieman muutettiin, arvioitiin suunnittelijoiden kuitenkin kuunnelleen jonkin verran yleensä kansalaisten mielipiteitä Pasilanväylästä. Yhdistykset olivat keskimäärin tyytyväisiä näkemystensä kuunteluun, mutta ainakin yhden järjestön edustaja kirjoitti, etteivät heidän mielipiteensä kiinnostaneet suunnittelijoita.

Viidennessä vastaajista ei osannut ottaa kantaa väittämään, että Pasilanväylän rakentamisesta ei ole vielä päätetty ja kaikki oleelliset hankkeeseen liittyvät seikat on tuotu julki. Keskimäärin vastaajat olivat väitteestä yhtä vahvasti samaa ja eri mieltä. Varsinkin projektia vastustaneet kritisivat sitä, että suunnittelusta oli jo päätetty ennen kuin vuoropuhelu aloitettiin.

"Päätös tehty ennakkoon, asukkailta kysymättä."

"Hämäystä on minusta tämä, mitä kutsutaan avoimeksi suunnitteluksi, tämä ei ole mitään avointa suunnittelua, vaan asukkaiden osallistumisen suunnitteluun pitäisi lähteä paljon laajemmasta ja paljon aikaisemmin. Ne tilaisuudet olisi pitänyt olla paljon aikaisemmin eli silloin kun päätöksenteko oli vielä avointa. Silloin olisi pitänyt ruveta ottamaan asukkaisiin yhteyttä eikä sitten vasta kun on se konsultin toimeksianto."

"Asia lienee jo päätetty, jollei rakenneta, suunnittelupuoli turhautuu."

"Minkäs sille voi kun päätökset on jo tehty. Tämä muka 'avoin' suunnittelu pitäisi naurettavana lopettaa ja uskoa kaupungin luottamuselinten päätöksiä."

Keskimäärin vastakkaiset mielipiteet kumosivat toisensa myös siitä väitteestä, että Pasilanväylän suunnitelmavaihtoehdot tarjosivat vain epäoleellisia yksityiskohtia asukkaiden kommentoitavaksi.

Hanketta vastustavien mielestä avoimessa suunnittelussa olisi pitänyt tuoda julkisuuteen myös vaihtoehtoisia suunnitelmia pääkaupunkiseudun poikittaisliikenteen hoitamiseksi esimerkiksi raideliikenteen avulla. Tietoa ja keskustelua kaivattiin Pasilanväylän vaihtoehdoista ja kustannuksista.

"No mulla on nyt sellainen haju tästä avoimesta suunnittelusta, että tää suunnitelma on tilattu kaupungin ulkopuoliselta firmalta. En tiedä onko kilpailevia suunnitelmia edes olemassa, onko tilattu mistään rinnakkaissuunnitelmia, että voitais vertailla niitä tutkimuksia ja tuloksia ja suunnitelmia."

"Mun mielestä olis pitänyt ja olis edelleenkin keskusteltava todellisista vaihtoehdoista. Todellisista vaihtoehdoista ja todellisista kustannuksista on tietoa ollut vähän saatavilla ja mahdollisuus niihin vaikuttamiseen asukastasolla on ollut vähäistä juuri sen takia, ettei ollut tietoa. Se on varmasti myös kaventanut yleisökirjoittelun pohjaa jossain määrin, että sellaista tietoa ei ole ollut."

"Liikenneväylien, myös Pasilanväylän, toteuttamisiin on aina olemassa useita vaihtoehtoja, jotka olisi myös esitettävä rinnalla."

"Muita liikenneverkkovaihtoehtoja ei mitenkään käsitelty."

"Suunnittelukustannukset ?"

7.7 Kaupunkilaisten vaikutusmahdollisuudet

Vastaajien mielestä heillä on kovin vähän mahdollisuuksia vaikuttaa siihen, rakennetaanko Pasilanväylää ja millainen siitä tulisi, jos se rakennettaisiin (kuvio 9). Yhdistykset ajattelivat omaavansa jonkin verran sananvaltaa rakentamisesta päättämisessä, mutta vähemmän väylän yksityiskohtien ratkaisuisa. Vertailuryhmässä vaikuttamismahdollisuudet arvioitiin vielä mitättömämmiksi kuin Pasilanväylän lähialueella varsinkin kolmannessa kyselyssä.

Haastateltavat ja monet vastaajat kuvasivat vaikutusmahdollisuuksiaan parhaimmillaan 'aika minimaalisiksi'.

"Mutta mä oon tykänny, että en mä sille mitään mahda. Ei pysty vaikuttamaan sillä tavalla, tietysti mielipiteensä aina voi sanoa. Mutta se on sama niille mitä mä ajattelen, usein tulee sillä tavalla ajateltua."

"Kait ne nyt on ihan olemattomat."

"Hankkeeseen on uhrattu rahaa jo sen verran, ettei sitä haluta menettää. Päätöksiin vaikuttaminen on kokemuksen mukaan tässä tilanteessa jo myöhäistä."

"Uskon, etteivät kansalaiset voi vaikuttaa koko hankkeeseen. On se vaan niin väärin."

"Tällaiset suunnitelmat vaikkakin yleisöllä esiteltyinä eivät todista sitä, että kykenisimme vaikuttamaan asioihin, koska tavallisten kuolevaisten edut eivät yleensäkään tässä yhteiskunnassa ole ensisijaisia."

Toiset pitivät kuitenkin myönteisenä sitä, että hankkeessa edes pyrittiin keräämään asukkaiden mielipiteitä, vaikkeivät ne vaikuttaisikaan.

"No, en minä nyt siihen itseasiassa oo pyrkiny vaikuttamaan. Mutta lähinnä juuri tuommosella mielipiteenilmaisulla, kyllä hän näitä pyrittiin keräämään. Se vaikutus on sitten toinen asia, mut kyllä kai tämmöstä peilausta on siinä pyritty tekemään."

"Hienoa, että ihmisten mielipiteitä kysellään. Vaikka ne eivät vaikuttaisikaan päätökseen, on esim. suunnittelijoiden tarpeen tietää niiden mielipiteitä, jotka joskus tulevat käyttämään ko. väylää."

Mutta hanketta vastustaneet kritisoivat tätä voimakkaasti. He näkivät sen lähinnä huijaukseksi, että asukkaille annettiin harhainen mielikuva vaikutusmahdollisuuksista, vaikka itse asiassa vain pyrittiin muuttamaan ihmisten mielipiteet myötämielisiksi hankkeelle.

"Asukkaiden vaikutusmahdollisuus on täysin pseudo, täysin kulissia."

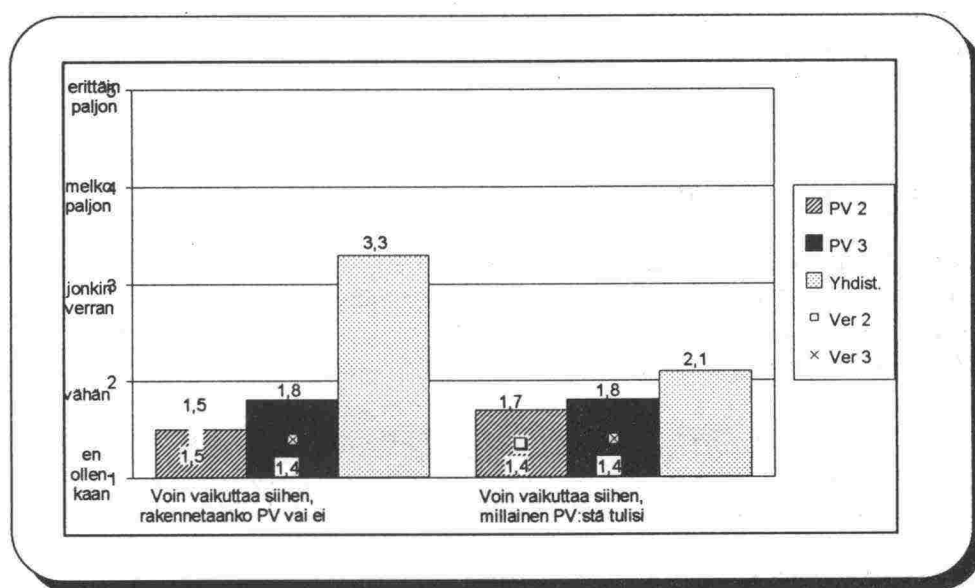
"Koska tätähän yritetään ajaa läpi niin, että siihen ei loppujen lopuksi asukkaat pääse vaikuttamaan laisinkaan. Se päätöshän on tehty jo ajat sitten, että on tilattu tällainen suunnitelma ja

tiedottamalla positiivisesti tästä asiasta tarpeeksi kauan, niin tänä aikana pystytään ihmisten mielipiteet muuttamaan niin pitkälti, että se menee läpi ihan niin, että kukaan ei puutu siihen."

"Koko 'asukkaiden kuulemisohjelma' pelkkää silmänlumetta, väylää yritetään juntata väkisin. Yksipuolista manipulaatiota."

"Suunnittelijat toimivat omaksi edukseen uskoen vilpittämästi omaan vilpittömyyteensä. Asukkaiden, joita asia koskee päivittäin, kuunteleminen ei enää riitä, olisi myös hyvä ymmärtää se mitä on kuuntelevinaan."

Kuvio 9. Kansalaisten ja yhdistysten vaikuttamismahdollisuudet



Neljännes ensimmäisen kyselyn vastaajista ja pari yhdistystä piti entistä turhauttavampana sellaista käytäntöä, jossa asukkaiden ja järjestöjen mielipiteitä kuunneltaisiin, mutta ne eivät välttämättä vaikuttaisi suunnitelmiin. Kolmisenkymmentä prosenttia vastaajista ja kolme yhdistystä suhtautui kuitenkin myönteisesti tällaiseen ajatukseen.

Hanketta vastustavien haastateltavien mielestä oli väärin, että vuoropuhelun hoitajana oli kaupallinen konsultti, joka luonnollisestikin yrittää tehdä juuri sellaisen suunnitelman, että työn tilaajat ja päättäjät sen hyväksyvät. Vaikka konsultti haluaisikin ottaa asukkaiden näkemykset huomioon, se olisi mahdollista vain tilaajan asettamien reunaehtojen sisälle jäävissä yksityiskohdissa, ei todellisissa ratkaisuissa.

"Vaikutusmahdollisuudet on aika minimaaliset. Yleensä se on kyllä aika paljon sen ulkopuolisen konsultin ja kaupungin välinen juttu hoitaa tää asia, että tuskin ne siinä hirveesti kuuntelee mielipiteitä. Ne on tilannu työn ja jos se työ miellyttää

kaupungin päättäjiä niin mä luulen että siinä ei paljo ulkopuoliset enää vaikuta."

"Ensimmäinen perusvirhe on se, että asukkaat keskustelevat konsultin kanssa ja konsulttillahan ei ole liikkumavaraa. Hän pystyy keskustelemaan vain nippelitasolla, detaljeista, koska hänellä on tietty toimeksianto, jonka puitteissa hänen on eletävä. Oikea tapahan asukasvaikuttamiseen on se, että asukas keskustelee päättäjän kanssa. Siis sellaisten henkilöiden kanssa, joilla on mahdollisuus osallistua päätöksentekoon suoraan. Eihän konsultti voi muuta kuin jotain käyrän kaare-sälettä muuttaa tai tehdä jotain pientä ja vaatimatonta, mutta hän ei pysty ratkaisuihin vaikuttamaan sinänsä."

Kritisoijat kaipasivat vuorovaikutusta päättäjien kanssa jo ennen suunnittelun käynnistämistä.

"Kontakti tapahtui liian myöhään ja liian matalalla tasolla."

7.8 Toiveita suunnittelijoiden toiminnasta

Vajaat sata vastaajaa kirjoitti toiveitaan siitä, miten muuten he olisivat halunneet Pasilanväylän suunnittelijoiden toimivan (liite 11). Selvästi eniten kaivattiin jonkinlaista asukaskyselyä tai mielipidemittausta jo ennen yleissuunnittelun aloittamista.

"Tällainen kysely jo ennen suunnitelmia ja päätöksiä."

"Ensin olisi kyseltävä asukkaiden mielipiteitä ja sitten vasta suunniteltava. Yhteistyötä jo suunnitteluvaiheessa."

Monet olivat hahmottaneet tämän tutkimuksen asukaskyselyt osaksi vuoropuhelutoimia, vaikka pyrkimyksenä oli arvioida vuoropuhelua siihen puuttumatta.

Myös tässä yhteydessä toivottiin 'tehokkaampaa tiedottamista'. Joitain ehdotuksia annettiin mm. television ja paikallisradion käytöstä.

"Ohjelmia TV:oon, A-studio."

"Ensin hyvä info, sitten puolueeton tutkimus."

"Itse asiassa olisin toivonut jotain tietoiskun tapaista. Jotain ajankohtais-ohjelmaa, joka tavoittais paremmin tavalliset ihmiset. Nythän nää lehdet (Via Pasila) on just sellaisia, että 70% menee roskeen suoraan. Muitakin kanavia, paikallisradio olis esimerkiksi voinu tuoda esille tällaista asiaa ihan hyvin."

Osa vastustajista olisi toivonut koko suunnittelun lopettamista tarpeettomana. Toisten mielestä suunnittelijoiden olisi pitänyt tutkia vakavasti muita, halvempia 'vaihtoehtoja, jotka eivät johda kautta-kulkuliikennettä asutetulle kaupunkialueelle'. Myös joukkoliikenteen kehittämistä esitettiin suunnittelukohteeksi Pasilanväylän ohella tai sijasta.

Suunnittelijoiden odotettiin toimivan avoimemmin, järkevämmin ja rehellisemmin.

"Luomatta illuusiota vaikutusmahdollisuuksista."

"Avoimemmin, yhteistyökykyisemmin, eri vaihtoehtoja tarjoten, nyt tieto on vaikuttanut sanelulta."

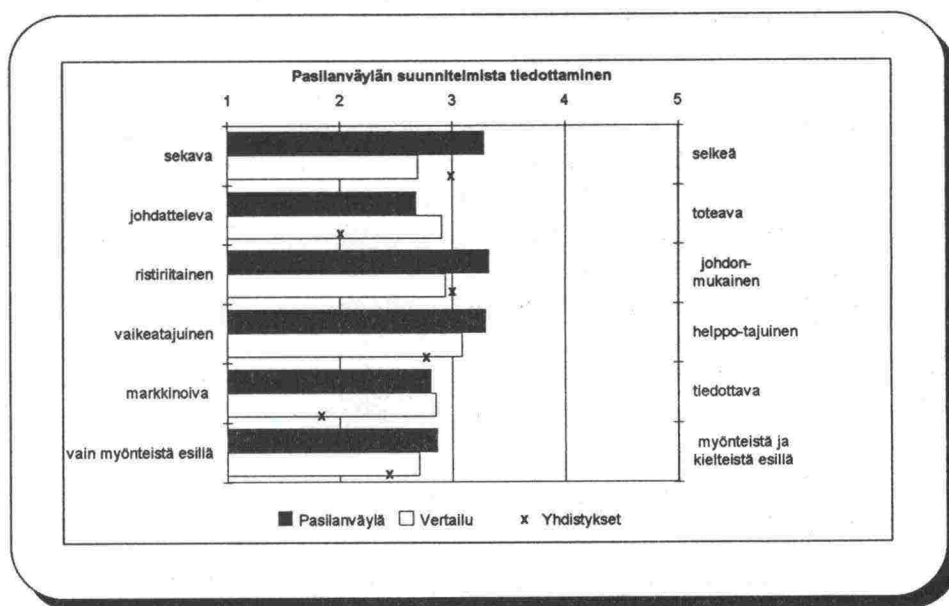
"Vastuullisesti, nykyaikaisesti, demokraattisesti, ei ikäänkuin hanketta ei enää voisi keskeyttää odottamaan todellista tarvetta."

Myös hankkeen haitoista ja ongelmista olisi haluttu tietää. Yksittäisissä kommentteissa harmiteltiin hankkeen hitautta.

7.9 Vuoropuhelun kokonaisarviointit

Pasilanväylän suunnitelmista tiedottamista arvioitiin kuuden vastinparikuvauksen avulla (kuvio 10). Niiden keskiarvojen mukaan tiedotus on lähiympäristön asukkaista tuntunut melko johdonmukaiselta, helppotajuiselta ja selkeältä, mutta toisaalta se on ollut vähän johdattelevaa, markkinoivaa ja vain hankkeelle myönteisistä asioista kertomista. Vertailuryhmässä ja yhdistyksissä tiedotusta arvioitiin kielteisemmin. Varsinkin johdattelevuus ja markkinointi korostuivat yhdistysten vastauksissa. Valtaosa toisen kyselyn vastaajista arvioi, että Pasilanväylän suunnitelmat esiteltiin sillä tavalla, että niistä voi kohtuullisella paneutumisella muodostaa oman käsityksensä.

Kuvio 10. Pasilanväylän suunnitelmista tiedottamisen keskiarvot



Ainakin pari vastaajaa ja yhdistystä mainitsi tyytyväisyytensä tiedottamiseen vapaamuotoisissa kommentteissaan.

"Asiallinen tiedottaminen vaikuttanee myönteisesti asenteisiin; ainakin omalla kohdallani."

"Hankkeen avoin tiedottaminen on plussaa! "

"Suunnittelusta tiedotettiin oikeaan aikaan ja oikealla tavalla. Via Pasila ja avoimet ovet -tilaisuudet olivat juuri oikeanlaista suunnittelukäytäntöä."

Yksi haastateltava piti hankkeen tiedotuslehteä niin hyvänä idea-
na, että se todistaa projektin ainakin yrittäneen parhaansa.

"Jos siitä on ihan tommosta aviisia levitetty, niin sittenhän se on onnistunut tietysti ihan hyvin. Eihän sitä voi kieltää ettei se sitten oo parhaansa yrittänyt, jos ei se oo tavottanut talouksia niin se on taas eri asia, mut yritys on ollu tän tiedon mukaan ihan mallikelpoinen."

Monien mielestä tästä projektista on voinut saada enemmän tietoa kuin muista hankkeista. Mutta jotkut epäilivät tiedon luotettavuutta, koska sitä on jakanut suunnittelua hoitanut konsultti, ja toiset pitivät tiedottamisen sävyä yksipuolisesti hanketta puoltavana.

"Jos tästä on ollu todella kiinnostunut, niin periaatteessa on ollu mahdollista saada siitä tietoa enemmän kuin monista muista hankkeista mitä kaupungilla on, että ei oo tarvinnu mennä ilmoitustaululta lukemaan. Mikä mua nyt on koko ajan ottanut päähän tässä jutussa on, että sitä tiedotusta on hoitanut sama yritys, joka hoitaa suunnittelua. Että onko sitten niin objektiivista se tieto ollu?"

Yksi haastateltavista arvioi Pasilanväylästä kertovia artikkeleja 'aika pliisuiksi' ja 'pinnallisiksi'.

"Koska ne ei herättävästi ollu otsikoitu eikä selostettu sillä tavalla, että ois ihan pelkkiä käytännön tosiasioita selostettu, mitä hyötysuhdetta semmonen väylän rakentaminen tuo todellisuudessa, mitä se todella merkitsee tällä hetkellä sen vaikutusalueella oleville ihmisille, jos se tehdään, niin mitä se todella tuo. Ne toi vain semmosia ihmeellisiä, että mitä ilmanvaihtotornista tulee, mihin se tulee. Se oli aika pinnallista."

Toinen taas kritisoi yleisönosastokeskusteluja tunnepohjaisten ja henkilökohtaisten argumenttien käytöstä yleispätevinä.

"Osittain siinä käytettiin tällaisia tunnepohjaisia argumentteja aika paljon niin kuin nyt monessa muussakin yhteiskunta-keskustelussa. Että siinä ei nyt sitten aina pitäydytty ihan näihin asiasyihin ja toisaalta taas yleistettiin tällaisia henkilökohtaisia asioita. Katsottiin että jos se on minun mielestäni tällä tavalla niin se sitten vaikuttaa kaikkiin muihinkin tällä tavalla."

Hän kiitteli sitä, että suunnittelijat vastasivat yleisönosaston mielipidekirjoituksiin 'ihan asiallisesti', vaikka siinä kehuskelun tuntua olikin.

"Hyvä on, että vastataan, ettei jää ihmiselle sitä kuvaa ettei välitetä, ettei ole vikoja myönnetty. Tässä on ainakin selitetty, miten on päädytty mihinkin ratkaisuun, uskoisin että se on aika hyvin tehty. Siinähan on tietenkin tällainen, miten sen nyt sanois, kehuskelun tuntu, jota täytyy varoa. Se ei ole tietysti hyvä jos itse itseänsä kiittää. Kyllähän sitä asiat täytyy kuitenkin esittää selvästi asioina."

Myös suunnitteluprosessia arvioitiin kuudella vastinparikuvauksella (kuvio 11). Arvioinnit sijoituivat keskimäärin myönteisen luonnehdinnan puolelle, mutta melko lievästi. Suunnittelu koettiin jonkin verran julkiseksi ja kiinnostavaksi erityisesti Pasilanväylän alueella. Sen tehokkuudesta ja vastuullisuudesta ei oikein osattu sanoa puoleen eikä toiseen, mutta järkevyyden suhteen löytyi enemmän vaihtelua. Suunnittelua pidettiin järkevänä tai järjettömänä lähes saman verran. Itähelsinkiläisten arviot olivat muuten kielteisempiä kuin lähiympäristön asukkaiden, mutta he pitivät prosessia rehellisempänä. Yhdistykset taas arvioivat sen vastuuttomammaksi, järjettömämmäksi ja epärehellisemmäksi kuin yksittäiset vastaajat.

Yleisönosastokirjoittajan mielestä hanketta markkinoitiin epärehellisillä väitteillä ja verukkeilla.

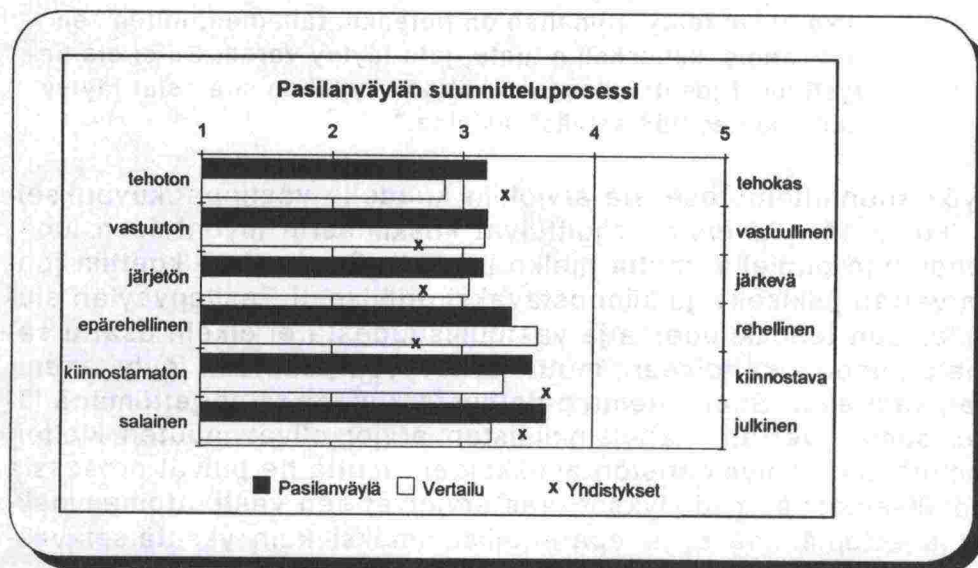
"Hän (projektin johtaja) antaa jopa ymmärtää, että moottoritien vaikutukset itse asiassa ovat ympäristöystävällisiä.

...Mielestäni on epärehellistä mainostaa ihmisille Pasilanväylää sillä verukkeella, että se rauhoittaisi Käpylän tai Munkki-vuoren katujen läpiajoliikennettä. Epärehellistä on myös väittää Talvitien tavoin, että hänen edustamansa suunnittelutoimisto ei pyri "mestaroimaan ja manipuloimaan" ihmisten käyttäytymistä. ...hän esittelee tässä Pasilanväylää ikäänkuin erillisenä hankkeena, joka ei millään tavoin vaikuttaisi pääkaupunkiseudun yleiseen liikenteelliseen tilanteeseen. Ikäänkuin olisi mahdollista samalla kertaa sekä rakentaa yksityisautoilua voimakkaasti stimuloiva moottoritie että vähentää liikennettä!" (HS 8.1.91)

Kritiikkiä esittänyt haastateltava piti vuoropuhelua hyvin hoidettuna 'vähemmän tärkeiden teknisten kysymysten' osalta, mutta paljon tärkeämmät liikennepoliittiset kysymykset hoidettiin huonosti. Vaikka kritiikkiä avoimen suunnittelun toteutustavasta annettiinkin, vuoropuhelun ideaa kiiteltiin ja vuorovaikutusta asukkaiden kanssa toivottiin jatkossakin.

"Vuorovaikutteista asukaskeskeistä suunnittelukäytäntöä kannattaa jatkaa, ei kuitenkaan määrämuotoisiksi byrokratiakierroksiksi, käännätyvä asukkaiden, ei asukasyhdistysten puoleen."

Kuvio 11. Keskiarvot Pasilanväylän suunnitteluprosessin arvioinneista



7.10 Kansalaisosallistumisen järjestäminen yleensä

Toisessa kyselyssä tiedusteltiin, missä vaiheessa suunnittelua yhteistyö asukkaiden kanssa tulisi aloittaa. Äärimmäisenä vaihtoehtona tarjottiin sitä, ettei tällaista vuorovaikutusta tarvita ollenkaan. Tämän torjunta vahvistaa jo aiemmin esille tullutta näkemystä, että osallistuvaa, avointa suunnittelua pidetään tärkeänä ja tarpeellisenä (taulukko 8).

Kolmannes vastaajista ajatteli, että asukkaiden tulisi saada kommentoida yleissuunnitelmaluonnoksia ennen niiden hyväksymistä. Lähes yhtä moni haluaisi mahdollisuuden osallistua jo yleisluontoisen suunnittelun aikana. Vajaan kolmekymmenen prosentin mielestä vuorovaikutus asukkaiden kanssa tulisi aloittaa heti kun jotain ajatusta lähdetään tutkimaan, ennen ensimmäisiäkin luonnoksia tai päätöksiä.

Pasilanväylän vuoropuhelun voisi tässä asteikossa sijoittaa kohtaan, jossa tehdään yleissuunnitelmaa ennen toteuttamispäätöstä. Tällöin karkeasti ottaen kolmannes vastaajista olisi tyytynyt vuoropuhelun aloittamiseen vasta prosessin loppupuolella, kolmannes piti ajoitusta ihanteellisena ja kolmannes olisi halunnut vuoropuhelun alkamaan paljon aikaisemmin. Monien mielestä Pasilanväylän suunnittelussa oltiin kuitenkin jo siinä vaiheessa, jossa suunnitellaan teknisiä ratkaisuja toteutuspäätöksen jälkeen. Näin ajateltuna vuoropuhelu alkoi lähes kaikkien vastaajien mielestä liian myöhään.

Taulukko 8. Missä vaiheessa jonkin yhteiskunnallisen hankkeen valmistelua suunnittelijoiden tulisi aloittaa yhteistyö asukkaiden kanssa ?

	PV	Vert	yht	%
Heti kun jotain ajatusta lähdetään tutkimaan, en-nen ensimmäisiä-kään luonnoksia tai päätöksiä	115	21	136	28,7
Kun on päätetty suunnitella han-ketta yleisluontoisesti ennen to-teuttamispäätöstä	125	25	150	31,6
Kun on valmistettu yleissuunnitel-maluonnokset, muttei vielä hyväk-sytty niitä	127	27	154	32,5
Kun hanke on päätetty toteuttaa ja suunnitellaan teknisiä ratkaisuja	27	5	32	6,8
Suunnittelijoiden ja asukkaiden vä-listä vuorovaikutusta ei tarvita ol-lenkaan	2		2	0,4
Yhteensä	396	78	474	100

Toisen kyselyn vastaajat arvioivat myös sitä, millä tavalla suunnittelijoiden pitäisi selvittää asukkaiden mielipiteet hankkeesta. Puolet piti parhaana postikyselyä tai muulla tavoin tehtyä puolueetonta tutkimusta (taulukko 9). Viidennes nosti ensimmäiselle sijalle yleisötilaisuudet, joissa asukkaat voivat esittää näkemyksensä suunnittelijoille. Monet haluaisivat kertoa tilaisuuksissa mielipiteensä myös päättäjille.

Kaikki eivät halunneet valita yhtä parasta tapaa asukasmielipiteen selvittämiseen, vaan heidän mielestään pitäisi käyttää monenlaisia tapoja aina hankkeen mukaan. Asukasyhdistykset ja luottamusmiehet eivät saaneet suurta suosiota asukkaiden mielipiteen edustajina eikä mahdollisuus soittaa tai kirjoittaa suunnittelijoille innostanut kovinkaan monta.

Asukkaiden mielipiteiden selvittämistä ja vaikutusmahdollisuutta pidettiin tärkeänä, mutta myös yleisen ja yksityisen edun mahdollinen ristiriitaisuus tiedostettiin. Niiden yhteensovittamisen ajateltiin onnistuvan riittävän pitkään neuvotellen, vaikkakin se voi olla vaikeaa.

"Se on oikea tapa suunnitella ihmisten ympäristöä, että ihmiset itse, joihin se suunnittelu kohdistuu, pääsevät vaikuttamaan siihen. Tottakai näin pitäisi olla. Näen kyllä sen ongelman, että usein tällaisessa maankäytönsuunnittelussa koko yhdyskunnan etu ei välttämättä ole jonkun suppean alueen asukkaiden etu ja päinvastoin. Niiden yhteensovittaminen on usein vaikeaa, mutta usein sekin onnistuu kun asiaa vaan tar-

peeksi kauan mietitään ja tutkitaan eri vaihtoehtoja. Ja sitten, toisaalta kunnioittaisin ihan lähiympäristönkin asukkaan etua aika paljon."

Taulukko 9. Paras tapa selvittää alueen asukkaiden mielipide jostakin yhteiskunnallisesta rakennushankkeesta

	PV	Vert	Yht.	%
Postikysely, puolueeton tutkimus	103	36	122	51
Yleisötilaisuudet, joissa voi esittää mielipiteensä suunnittelijoille	87	17	104	22
Monenlaisia tapoja hankkeen mukaan (asukasyhdistykset, yleisötilaisuudet, postikysely)	61	14	75	16
Asukasyhdistysten kautta	27	7	34	7
Luottamusmiehet edustavat erilaisia asukasmielipiteitä	7	2	9	2
Mahdollisuus kirjoittaa tai soittaa suunnittelijoille	5	5	10	2
Yhteensä	399	81	480	100

7.11 Pasilanväylän suunnittelijoiden käsitys vuoropuhelusta

Tutkimuksen ohessa selvitettiin myös suunnittelijoiden käsityksiä vuoropuhelusta muutamilla haastatteluilla ja projektiryhmän jäsenille lähetetyllä kyselyllä. Lisäksi käytettävissä on ollut vuoropuhelun yhteyshenkilön tekemä yhteenvedo suunnittelijoiden haastatteluista projektin päätyttyä.

Kaikki suunnittelijat kiittelivät Pasilanväylän vuoropuhelun ideaa ja periaatteita, mutta toteutuksesta he löysivät puutteita ja korjattavaa. Alussa projektin jäsenten näkemykset olivat myönteisempiä ja optimistisempia, mutta jälkeinpäin he analysoivat kriittisesti vuoropuhelun heikkouksia ja kertoivat käsityksiään siitä, miten olisi pitänyt toimia toisin.

Tyytyväisyyttä herätti se, että suunnittelu sai julkisuutta ja aktivoi varsinkin alussa aiheeseen liittyvää keskustelua lehdistössä. Monet pohtivat kuitenkin kriittisesti projektin kirjoitusten tyyliä ja sisältöä sekä sitä, olisiko konsultin sijasta tilaajien pitänyt laatia vastineet lehtikirjoituksiin. Via Pasilaa keuhuttiin hyväksi, sisällöltään onnistuneeksi ja suositukseksi tiedonjakajaksi, mutta toisaalta sitä pidettiin liian vaikeana, tylsänä ja puolustelevana. Monien suunnittelijoiden mielestä asukkaiden oli helppo tulla ilmapiiiriltään epävirallisiin avoimet ovet -tilaisuuksiin, joissa kaikki halukkaat saivat katsella, kysellä ja vaikuttaa. Kävijöiden vähäisyys oli useimmille pettymys ja tuntui joistakin turhauttavalta. Jokunen kaipasi suunnittelijoille aktiivisempaa otetta esimerkiksi yleisten esit-

telyjen muodossa ja toiset kritisoivat epäoleellisten teknisten kysymysten käsittelyä.

Suunnittelijoiden mielestä luottamusmiesten olisi pitänyt olla vuoropuhelussa mukana; erilaisia näkemyksiä esitettiin lähinnä siitä, missä vaiheessa ja miten he osallistuisivat. Lisäksi kritisoitiin vuoropuhelun keskittymistä teknisiin, hankekohtaisiin kysymyksiin sekä tuotteen markkinointiin ongelman sijasta. Joidenkin mielestä vuoropuhelukurssin opit unohdettiin eikä vastustajia huomioitu riittävästi.

8 VUOROPUHELUN ARVIOINTIA

8.1 Vuoropuhelun tavoitteet

Toiminnan onnistumista arvioitaessa verrataan, kuinka hyvin saavutetut tulokset täyttivät etukäteen sovitut tavoitteet. Pasilanväylän suunnittelusopimuksessa mainittiin vuoropuhelun osalta, että suunnittelussa noudatetaan vuorovaikutteista, osallistuvaa ja avointa suunnittelukäytäntöä. Täsmällisempää tavoitteenasettelua ei löytynyt toimintasuunnitelmastakaan.

Pasilanväylän yleissuunnittelun alussa järjestetyllä vuoropuhelukurssilla esiteltiin kattavasti osallistuvan suunnittelun toimintatapoja ja periaatteita. Liiallisesta 'amerikkalaisuudesta' huolimatta kurssi antoi suunnittelijoille hyvät valmiudet ja lähtökohdat yhteisten tavoitteiden ja Suomessa toimivien toteutustapojen kehittämiseen. Valitettavasti vain kaikki suunnitteluorganisaation jäsenet eivät osallistuneet kurssille ja mukana olleetkin välillä 'unohtivat' sen opit.

Niinpä Pasilanväylän tilaajien ja konsultin edustajien haastattelussa ilmeni selviä eroja mm. siinä, miten vuoropuhelu käsitettiin. Karkeasti ottaen tielaitoksessa työskentelevät korostivat suunnittelijoiden aktiivista suuntautumista vuorovaikutukseen kansalaisten kanssa, kaupungin puolella taas vuoropuhelua kuvattiin passiivisemmin kaiken materiaalin ja toiminnan avoimena saatavilla olona. Tästä käsin selittyivät myös suhtautumiserot vuoropuhelun "uutuuteen". Konsultti ja tielaitos toivat esiin tietoisien pyrkimysten muuttamaa toimintaa avoimemmaksi ja vuorovaikutteisemmaksi. Myös yleissuunnittel-massa mainittiin, että suunnittelussa on käytetty uutta, vuorovaikutteista menetelmää. Kaupungin edustajan mielestä vuoropuhelussa ei kuitenkaan ollut "mitään uutta ja ihmeellistä, näin on toimittu varsin kauan jo". Hän muistutti, että Pasilanväylää kommentointiin jo ennen yleissuunnittelun aloittamista (liite 1).

Ei ollut mitenkään ihmeellistä, että yleisön oli vaikea ymmärtää, mihin vuoropuhelulla pyrittiin, koska se ei ollut jäsentynyt projektin tekijöillekään samalla tavoin ja koska sille eri yhteyksissä kerrottiin hieman erilaisia päämääriä. Ensimmäisessä Via Pasila -lehdessä vakuutettiin, että "tavoitteenamme on vain ja ainoastaan yleisön aktiivinen osallistuminen suunnitteluun". Haastatteluissa ja muissa kirjoituksissa projektin edustajat asettivat kuitenkin vuoropuhelun tavoitteeksi mm. mahdollisimman hyvän, toteuttamiskelpoisen suunnitelman, projektin kivuttoman etenemisen ja väylän rakentamisen.

"Meidän tavoitehan ei ole selvittää prosenttilukuja, vaan tehdä mahdollisimman hyvä suunnitelma, sellainen, joka voidaan toteuttaa."

"Vuuropuhelun tarkoituksena on taata projektin kivuton etene-
minen löytämällä kaikkia osapuolia tyydyttävä, toteutuskelpoi-
nen ratkaisu. "

"Meillä ei ole mitään muuta vaihtoehtoa ja mahdollisuutta
saada tätä hanketta onnelliseen lopputulokseen, jos nyt on-
nellisella lopputuloksella tarkoitan sitä että se väylä voidaan
rakentaa jossakin muodossa."

Vain yksi suunnittelijoista mainitsi, että vuoropuhelussa pyritään
selvittämään väylän tarpeellisuutta.

"Sen takia kun on niin paljon puhuttu, paljon ennakkoluuloja.
Vuuropuhelun tehtävänä on kirkastaa suunnittelijoille, tarvi-
taanko Pasilanväylää."

Hankkeen vastustajien mielestä vuoropuhelu oli pelkkää hämäys-
tä; todellisuudessa sen avulla yritettiin saada ihmiset myötämie-
siksi suunnitelmalle. Projektin edustajat torjuivat väylän markki-
nointitavoitteet, mutta myönsivät vaikuttavansa mielipiteisiin ja
pyrkivänsä projektin kivuttomaan etenemiseen.

"Vuuropuhelun tarkoituksena ei ole "myydä" suunnitelma. ...
Suunnittelun tarkoituksena on sekä suunnitelman teko että
kansan informointi sen vaikutuksista." (HS 29.6.91)

"Suunnittelusta on päätetty, rakentamisesta ei. Vuoropuhelul-
la vaikutetaan mielipiteisiin." (HS 3.4.91)

Epäluottamusta herätti se, että vuoropuhelua hoiti konsultti, jolla
oli omia kaupallisia intressejä väylän jatkosuunnittelun suhteen.

Epätietoisuutta ilmeni myös siitä, mitä hankkeesta oli päätetty en-
nen yleissuunnittelua. Toisaalta tiedotuslehdissä kerrottiin, että
"nyt on aika saattaa mielipiteesi suunnittelijoiden tietoon", "koska
vielä ei ole tehty mitään päätöksiä". Mutta toisaalta väylän raken-
tamisesta puhuttiin ja kirjoitettiin melko varmassa sävyssä.

"Pasilanväylä tulee olemaan moderni eurooppalainen kaupun-
kiväylä..." (esite)

Asukkaiden mielipiteitä pyydettiin, jotta Pasilanväylästä saataisiin
tehtyä mahdollisimman hyvä, mutta sen tarpeellisuudesta ei pyy-
detty palautetta, vaan sitä kuvattiin olemassa olevana tosiasiana.

"Pasilanväylä tuo kehä I alapuolelle tarvittavan poikittaisyyhte-
yden." (Via Pasila)

Radioidussa paneelikeskustelussa tielaitoksen pääjohtaja kertoi,
että vasta Pasilanväylän suunnittelusta on päätetty, mutta "kun 30
miljoonaa on laitettu suunnitteluun, niin ei niitä ole tarkoitus huk-
kaan heittää. Kyllä se on tarkoitus toteuttaa."

Tällainen ristiriitaisuus oli omiaan viemään vuoropuhelun uskotta-
vuutta. Voiko muuhunkaan informaatioon luottaa, kun koko hank-
keen toteuttamisestakin sanottiin yhtä, mutta tarkoitettiin toista?

8.2 Vuoropuhelun avoimuus

Avoimen suunnitteluprosessin peruseriaatteiksi mainittiin Via Pasilassa rehellisyys, salailemattomuus ja avoimuus. Siinä mielessä näitä noudatettiin, että hankkeesta tiedotettiin paljon aikaisemmin, enemmän ja laajemmalle joukolle kuin olisi lain mukaan tarvinnut. Kuitenkin monessa yhteydessä heräsi epäily, että avoimuuden vakuutteluista huolimatta Pasilanväylän kielteisistä puolia vaiettiin. Kuinka millään suurella tiehankkeella voisi olla ainoastaan myönteisiä vaikutuksia niin kuin avoimissa ovissa esitetysväylän kuvauksessa ja yleissuunnitelman tiivistelmässä annettiin ymmärtää?

Vaikkeivät suunnittelijat antaneet varsinaisesti väärää tietoa, salailevaa ja yksipuolista vaikutelmaa synnyttivät edellä kuvatun virallisen ja epävirallisen viestinnän ristiriitaisuuden lisäksi lähes yksinomaan myönteisten vaikutusten esittely, seuraamusten tarkastelu positiivisesta näkökulmasta, suppeasti vain tässä hankkeessa pitäytyminen ja projektin sisäisistä näkemyseroista kertomatta jättäminen.

Pasilanväylän esittelyssä jätettiin kovin vähäiselle huomiolle ainakin vastustajien mielestä oleellisia, hankkeelle kielteisiä asioita.

"Olennaisia asioita - ongelmista puhumatta - Pasilanväylän tekijät kiertävät kuin kissa kuumaa puuroa esitteissään, yleisötilaisuuksissaan ja lehtikirjoituksissaan. ... Väylän kaupunkirakenteellisista vaikutuksista, kustannuksista, liikenteen huikeasta kasvusta tai ympäristöhaitoista on syytä kertoa vasta toisen kerran kysyttäessä - ja silloinkin siirtyä ripeästi kysymyksen aiheesta väyläinvestoinnin korkeaan tuottoasteeseen." (HS 24.12.90)

Monia väylän vaikutuksia voidaan arvottaa sekä hyväksi että huonoiksi. Projekti esitti nämä vain myönteisestä näkökulmasta. Esimerkiksi väylän kerrottiin nostavan maan arvoa, keskittävän työpaikkarakentamista ja eheyttävän kaupunkikuvaa vapauttamalla alueita rakentamiselle. Toisten mielestä tämä merkitsee kasvavaa painetta jalostaa viheralueita, siirtolapuutarhoja ja vanhoja omakotialueita tuottavampaan käyttöön.

Pasilanväylää tarkasteltiin vuoropuhelussa yksittäisenä hankkeena irrallaan muista pääkaupunkiseudun liikennejärjestelyistä. Sen vertailukohteena oli vain parin virkkeen esittelyllä kuitattu 0-vaihtoehto. "Salatuiksi" vaihtoehdoiksi jäivät esimerkiksi pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman joukkoliikenteeseen perustuva ja ympäristöystävällinen malli, jotka saivat selvästi enemmän kannatusta parhaana tulevaisuuden kehitysmallina kuin

autoiluun perustuva järjestelmä (Liikennepoliittinen asennetutkimus 1993).

Avoimuuden vakuutteluista huolimatta suunnittelijat eivät tuoneet julki keskinäisiä näkemyserojaan. Vuoropuhelussa annettiin kuva yksimielisestä asiantuntijaryhmästä, joka kertoo selkeätä, tutkittua tietoa. Kuitenkin myös projektin sisällä vallitsi erilaisista arvoista johtuvia näkemyseroja ja tiedollisia erimielisyyksiä, joiden julkinen käsittely olisi lisännyt projektin avoimuutta ja rehellisyyttä (Näkemyseroista kts. Kansalaisten osallistuminen liikennepoliitikassa 1993).

8.3 Vuoropuhelun tavoittavuus

Vuoropuhelun kohdealue Pasilanväylän vaikutuspiirissä oli rajattu alussa liian suppeaksi, mutta sitä laajennettiin myöhemmin asukkaiden toivomuksesta. Yleissuunnittelun lopussa yli 90% tämän alueen vastaajista oli ainakin kuullut Pasilanväylästä, kun vastaava luku vertailuryhmässä oli runsas 60%. Nämä oli tavoitettu lähinnä kaikille suunnatun lehtikirjoittelun välityksellä, sillä suunnittelusta tietävien osuus lisääntyi parissa vuodessa saman verran sekä vuoropuhelun kohdealueella että vertailuryhmässä.

Vain lähiympäristöön jaetun Via Pasila -lehden avulla saavutettiin loppuvaiheessa runsas puolet väylän vaikutusalueen vastaajista. Sen sijaan molemminpuoliseen vuorovaikutukseen saatiin mukaan vain murto-osa väestöstä. Kun verrataan erilaisia vuoropuhelun toimintatapoja, niin ainoastaan sähköisten viestimien avulla tavoitettiin pääpiirteissään saman verran asukkaista Pasilanväylän lähistöllä ja vertailualueella.

Myös postituslista yhdistyksille osoitautui liian suppeaksi ja siihen lisättiin puolisen tusinaa uutta järjestöä suunnittelun aikana. Yrityksistä huolimatta projekti ei saanut kaikkia asiasta kiinnostuneita tahoja mukaan vuoropuheluun, sillä jotkut hanketta vastustaneet yhteisöt eivät halunneet keskustella konsultin kanssa suunnitelman teknisistä yksityiskohdista, vaan ne olisivat halunneet neuvotella päättäjien kanssa koko seudun liikennejärjestelmästä.

Vuoropuhelun keinoin onnistuttiin siis tavoittamaan tavallista paremmin väylän lähiympäristön asukkaat ja asiasta kiinnostuneet yhdistykset, mutta niiden aktiivinen osallistuminen projektin järjestämään toimintaan jäi vähäiseksi.

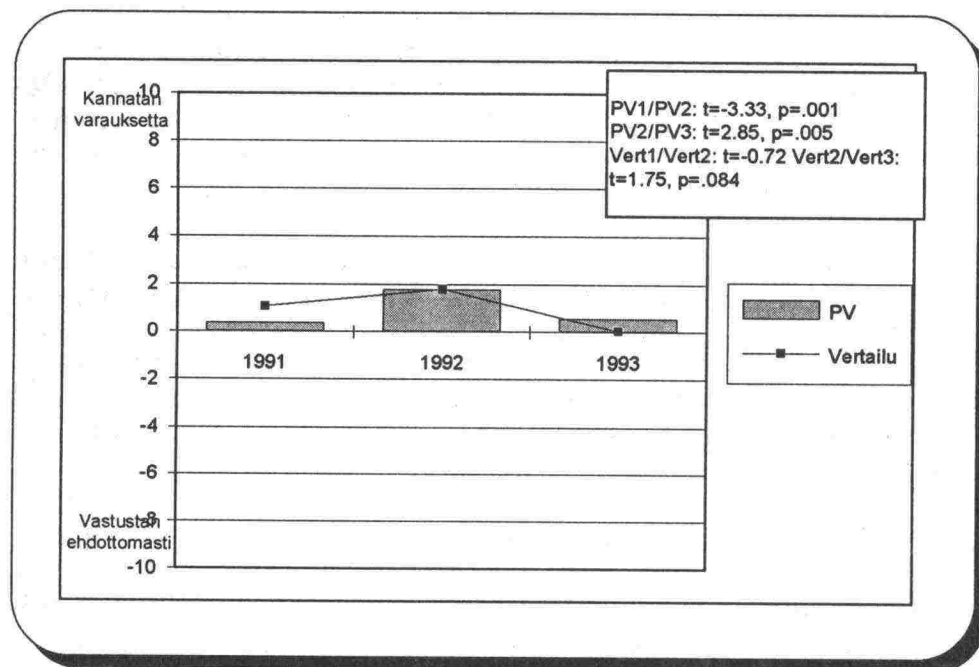
8.4 Asukasmielipiteen muuttuminen vuoropuhelun aikana

Kokonaisnäkemykset Pasilanväylän rakentamisesta pysyivät keskimäärin lievästi myönteisen suhtautumisen puolella (kuvio 12). Hanke sai eniten kannatusta suunnittelun puolivälissä. Vertailuryhmän kokonaisnäkemykset eivät muuttuneet suunnittelun kuluessa tilastollisesti merkitsevästi, mutta huomattavasti suuremman

otoskoon takia lähiympäristön asukkaiden näkemysten muutokset ovat kuitenkin tilastollisesti merkitseviä.

Mikä sai aikaan lähiympäristön asukkaiden mielipidemuutoksen? Vuoropuhelun tapahtumia tarkastellessa havaitaan, että ensimmäinen kysely osui keskelle vilkkainta näkemysten vaihtoa Helsingin Sanomien mielipidesivuilla. Vuodenvaihteessa 1990-1991 yleisönosastossa julkaistiin Pasilanväylästä useita kriittisiä kirjoituksia, joihin projektin johtaja vastasi. Myös runsaimmin väkeä keränneet ensimmäiset avoimet ovet -tilaisuudet ja Via Pasila -lehdet ajoittuivat ennen ensimmäistä kyselyä. Alkumittaus tapahtui siis ajankohtana, jolloin 'uusi' hanke oli juuri noussut yleiseen tietoisuuteen ja jolloin siitä esitettiin runsaasti näkemyksiä puolesta ja vastaan.

Kuvio 12. Kokonaisnäkemykset Pasilanväylän rakentamisesta



Kesällä 1991 mielipidekirjoittelu laantui ja syksyllä Pasilanväylästä mainittiin Helsingin Sanomien artikkeleissakin vain osatekijänä ruuhkatulleja ja säästökohteita käsiteltäessä. Vuoden lopussa valittiin väylän liikennetekninen perusratkaisu. Alkuvuonna 1992 ilmestyi viides Via Pasila -lehti ja Helsingin Sanomissa alkoi artikkelisarja Pasilanväylästä. Toinen kysely lähetettiin juuri näihin aikoihin. Tällä kertaa hanketta kuvattiin sanomalehdissä neutraalimmin, uutisluontoisesti, edellisvuoden puolesta-vastaan mielipidekirjoittelun sijasta. Tällöinkin asukkaat kyllä kirjoittivat yleisönosastossa hanketta vastaan, mutta nämä kannatukset ajoittuivat vasta maaliskoukokuulle.

Vuoden 1992 kesä ja syksy olivat jälleen hiljaisia Pasilanväylän suhteen. Lokakuussa näytettiin televisiossa tielaitoksen hankkeita kriittisesti käsitellyt ohjelma. Joulukuussa yleissuunnitelma valmistui ja sen käsittelystä kertovien uutisten ohessa siitä kirjoitet-

tiin myös kielteisiä näkemyksiä esitteleviä artikkeleita. Kolmannen kyselykerran aikoihin väylästä ei enää julkaistu mielipidekirjoituksia, mutta nyt lehtiartikkeleiden sävy oli kriittisempi.

Myös Suomen yleisen taloudellisen tilanteen heikkeneminen heijastuu Pasilanväylään suhtautumisessa. Varsinkin kokonaisnäkemysten perusteluissa näkyi laman vaikutus. Suurten kustannusten ja väylän tarpeettomuuden, mutta myös yleishyödyllisyyden osuus kasvoi suunnittelun edetessä, kun taas sujuvuuden, poikittaisyhteyden ja liikenneturvallisuuden kehittämistarpeiden osuus laski. Toisten mielestä yhteiskunnan varoja pitäisi käyttää tällaisena aikana paljon tärkeämpiin kohteisiin, toiset taas näkivät tienrakennushankkeen työllisyyttä lisäävänä investointina. Laman myötä myös liikkumistarpeet ovat vähentyneet, eikä liikenneyhteyksien ruuhkaisuutta pidetä enää yhtä suurena ongelmana kuin korkeasuhdanteen vuosina.

Edellä kuvattu lehtikirjoittelu ja yhteiskunnan taloudellisen tilanteen heikkeneminen selittävät Pasilanväylän lähialueen mielipidemuutoksia suunnittelun aikana. Kirjoitukset kohdistuivat kyllä koko väestöön, mutta niitä luettiin enemmän väylän vaikutuspiirissä.

Pasilanväylän lähiympäristön asukkaiden kokonaisnäkemykset hankkeesta eivät eronneet tilastollisesti merkitsevästi itä-helsinkiläisten käsityksistä. Eroa vertailuryhmään ei ollut myöskään väylän myönteisistä ja kielteisistä vaikutuksista kertoviin väittämiin suhtautumisessa. Tämän perusteella voidaan sanoa, etteivät ainoastaan lähiympäristöön kohdistuneet vuoropuhelutoimet vaikuttaneet oleellisesti asukkaiden kokonaisnäkemyksiin Pasilanväylästä. Suunnittelijoiden julkaisema informaatio väylän vaikutuksista heijastui kyllä myönteisten näkemysten vapaamuotoisissa perusteluissa, mutta toisaalta kielteisissä kommentteissa näkyivät vastustajien julkisuudessa käyttämät argumentit.

8.5 Vuoropuhelutoimet

8.5.1 Via Pasila

Projektin oma lehti oli hyvä keino tiedottaa hankkeesta vaikutuspiirin asukkaille ja yhdistyksille. Monet lehden sisältöä voimakkaasti kritisoineetkin kiittelivät ideaa hyväksi. Erillisessä julkaisussa hankkeesta voitiin kertoa enemmän ja perusteellisemmin kuin sanomalehdissä. Asukkaat saivat tutustua kotiin jaettuun lehteen heille parhaiten sopivana aikana eikä sen hankkiminen vaatinut omaa aktiivisuutta. Joillekin vastaajille Via Pasila -lehti oli todiste siitä, että projektissa ainakin yritettiin lähestyä asukkaita.

Asukkaiden antaman palautteen ja yleisökirjoitusten julkaiseminen lisäsi projektin uskottavuutta; lehdessä pyrittiin vuoropuheluun pelkän yksisuuntaisen tiedottamisen sijasta. Nimenomaan tähän puoleen olisi pitänyt panostaa enemmän, jotta lehti olisi voinut toi-

mia yleisenä keskustelufoorumina hankkeeseen liittyvissä kysymyksissä. Vuorovaikutus edellyttää kuitenkin erilaistenkin mielipiteiden kunnioittamista ja niiden olemassaolon hyväksymistä. Nyt näkemysten vaihto päättyi heti alkuunsa, sillä monet projektin asukaspalautteeseen antamat kommentit olivat liian ylimielisiä, ilmaistua mielipidettä perusteluitta vääräksi väittäviä.

"- Meillä on jo Kehä I ja Kehä II. Pasilanväylä ei voi palvella helsinkiläisiä ja se palvelee vähiten väylän reuna-alueen ihmisiä. Toimenpide: ei pidä paikkaansa. Ihmiset on saatava ymmärtämään, ettei asia ole näin." (Via Pasila)

"- Väylä lisää kaavoittamista ja rakentamista ja tuhoaa lopulta tehokkuus-ajattelullaan siirtolapuutarhat ja puutaloalueet. Toimenpiteet: tämä on yksi niistä kommenteista, jonka sisältämät käsitykset pyritään vuoropuhelulla oikaisemaan." (Via Pasila)

Jotkut vastaukset taas olivat melko ylimalkaisia ja saattoivat tuntua esitetyn asian vähättelyltä.

"- Pasilanväylän alueella olevien viheralueiden toivotaan säilyvän ennallaan. Toimenpide: kommentti tulee esille jatkuvasti." (Via Pasila)

Myös joissakin tavalliselle kansalaiselle vaikeatajuisemmissa suunnittelualan erityiskysymyksiä käsittelevissä artikkeleissa pilkahti häivähdys ylemmydentuntoisuutta. Suunnittelijan työmenetelmien esittely monimutkaisin kaavoin tai kuvioin antoi lähinnä sellaisen vaikutelman, että suunnittelijat yrittivät vakuuttaa asukkailla tietävänsä ja ymmärtävänsä asian paremmin kuin tavalliset kansalaiset, joiden on siksi turha esittää toisenlaisia näkemyksiään. Tällainen mielikuva ei innostanut vuoropuheluun. Yleensäkin lehden linja oli yksipuolisen myönteisesti hanketta esittelevä ja puolustelevalle. Projektin olisi ollut parempi tuoda itse esiin myös kielteiset puolet, niin se ei olisi jäänyt yksin vastustajien oikeudeksi.

Ulkoasultaan Via Pasila oli täyteen ahdetun tuntuinen. Pitkät ja raskaslukuiset tekstit jatkuivat laidasta laitaan. Ne antoivat kyllä vaikutelman siitä, että kirjoitus olisi täyttä asiaa, mutta eivät innostaneet lukemaan. Jo väliotsikot ja ingressit olisivat auttaneet asiasta vähemmän kiinnostuneita edes nopeasti silmäilemään artikkelit pääpiirteissään.

Lehti ei ehkä ulkoasunsa vuoksi jäänyt joidenkin vastaajien mieleen. Toisaalta eräät asiasta kiinnostuneetkin muistivat saaneensa vain yhden tai kaksi Via Pasilan numeroa, joten jakelussakin on ilmeisesti ollut jotain häiriötä. Lisäksi lehtien numerointi oli yhteyshenkilön mukaan jakeluteknisistä syistä - niin sekava, ettei lukija voinut tietää, montako lehteä oli ilmestynyt ja oliko hän saanut niitä kaikkia.

Marraskuu 1990, Numero 1
Helmikuu 1991, Numero 1

Syyskuu 1991, Numero 3
Tammikuu 1992, Numero 4/91

Toukokuu 1991, Numero 2

Kesäkuu 1992, Numero 6

Via Pasila kuitenkin kehittyi parempaan suuntaan ajan myötä. Esi-merkiksi toisessa lehdessä selitetty liikenne-ennusteiden tekeminen esitettiin paljon lyhyemmin, havainnollisemmin ja kiinnostavammin viimeisessä numerossa sarjakuvana. Myös kuvat ja värikyys lisääntyivät loppua kohti.

8.5.2 Avoimet ovet

Ensimmäiset avoimet ovet -tilaisuudet sujuivat hyvin. Kouluilla kävi paljon väkeä katsastamassa, mistä väylä kulkisi. Aukkaat keskustelivat suunnittelijoiden kanssa ja jättivät runsaasti myös kirjallista palautetta. Mutta kun avoimia ovia alettiin pitää projektitalassa, lähinnä vain pieni aktiivisten joukko kävi tarkastamassa suunnitelmien mahdolliset muutokset.

Yleisökato johtunee monien tekijöiden yhteisvaikutuksesta. Vaikka kyseessä olikin tavallista suurempi tiehanke, ei useimpien ihmisten mielenkiinto riittänyt aktiiviseen osallistumiseen. Osa väylän läheisyydessä asuvista kävi ensimmäisissä tilaisuuksissa tarkistamassa, mitä oli suunniteltu heidän kotinsa kohdalle, ja jättämässä kommenttinsa asiasta, mutta sen jälkeen heidänkin kiinnostuksensa avoimia ovia kohtaan lopahti. Ainoastaan Pasilanväylää lähinnä periaatteellisista syistä vastustaneiden mielenkiinto kesti loppuun asti. Toisaalta kaikki kiinnostuneetkaan eivät välttämättä tienneet tilaisuuksista, koska niistä kerrottiin paria poikkeusta lukuunottamatta vain projektin omassa tiedotuslehdessä.

Monet avoimet ovet -tilaisuuksissa käyneet kritisoivat niitä. He kokivat turhauttavaksi pelkän suunnitelmien yksityiskohtien tarkastelun konsultin kanssa, kun he olisivat halunneet keskustella väylän tarpeellisuudesta ja Helsingin liikennepoliittisista ratkaisuksista vaikutusvaltaisten virka- ja luottamusmiesten kanssa. Niinpä tilaisuuksissa syntyneet yleisemmät keskusteluyritykset muodostuivat projektin johtajan ja hanketta vastustaneiden aktivistien hedelmättömiksi väittelyiksi. Niissä kannanotot kärjistyivät ja ennusteet ja todennäköisyydet muuttuivat tosiasioiksi.

Tilaisuuksien luonnetta ei kuitenkaan muutettu kritiikin eikä vähäisen kävijämääränkään vuoksi, vaan Pasilanväylä-projektin kaikki viisitoista yleisötilaisuutta järjestettiin samanlaisella avoimet ovet -periaatteella. Tarkennetussa vuoropuheluohjelmassa (9.10.90) oli vielä mukana forum-tekniikalla toteutetut kuulemistilaisuudet ja maininta siitä, että "toimintatapoja muutetaan tilanteen mukaan siten, että vuoropuhelulle asetetut tavoitteet saavutetaan". Käytännössä näin ei siis kuitenkaan tehty, vaikka vuorovaikutuksen kannalta olisi ollut tärkeää reagoida saatuun palautteeseen ja kävijämäärän muutokseen.

Avoimissa ovissa kävijät siis tutustuivat itsekseen esillä olleisiin suunnitelmakarttoihin ja vaikutustietoihin, mutta heillä oli myös mahdollisuus keskustella paikalla olleiden suunnittelijoiden kanssa, kysellä epäselvistä asioista ja kommentoida hanketta. Tämä toimi hyvin suunnittelun alkuvaiheessa, kun asukkaat tutustuivat ensimmäistä kertaa suunnitelmiin ja halusivat tietoa yksittäisiin huolenaiheisiinsa. Mutta myös yleistä esittelyä olisi tarvittu, jos kävijöitä olisi ollut niin paljon enemmän, etteivät suunnittelijat olisi ehtineet jokaisen halukkaan kanssa henkilökohtaisesti keskustelemaan.

Joka tapauksessa tilaisuuksien käytäntöä olisi ollut hyvä muuttaa pelkistä yksittäiskeskusteluista yleisiinkin viimeistään silloin kun pyydettiin kannanottoja suunnitelmavaihtoehtoihin. Kirjallisen materiaalin lisäksi suunnittelijat olisivat voineet esitellä lyhyesti vaihtoehtojen erot ja vaikutukset, sillä kaikki eivät rohkene käydä epäselviä asioita henkilökohtaisesti kyselemässä. Suunnittelijoiden lisäksi myös asukkaille ja yhdistyksille olisi tullut antaa puheenvuoro. Esimerkiksi suunnitelluissa forum-tyyppisissä kuulemistilaisuuksissa erilaisia mielipiteitä edustavat ryhmittymät ja yksittäiset ihmiset olisivat voineet esittää näkemyksensä paikalla olleille suunnittelijoille ja muille asukkaille sekä tiedotusvälineiden kautta kaikille asiasta kiinnostuneille. Tällöin keskustelu olisi laajentunut yleisemmäksi mielipiteenvaihdoksi, jossa asukasryhmät olisivat perustelleet näkemyksiään myös toinen toisilleen eivätkä vain suunnittelijoille.

Avoimet ovet -tekniikassa suunnittelijoilla oli melko passiivinen rooli; he odottivat asukkaiden saapuvan tilaisuuteen ja lähestyvän heitä kysymyksineen ja kommentteineen. Tällöin vuorovaikutukseen hakeutuminen jäi kansalaisten harteille. Monet vastaajat olisivat toivoneet suunnittelijoiden olevan vuoropuhelun aloittamisen aktiivisempi osapuoli; että heidän mielipidettänsä olisi tultu kysymään (esimerkiksi kyselyllä) sen sijaan, että heidän piti mennä itse sitä tarjoamaan.

8.5.3 Lehtikirjoittelu

Suunnittelun alussa hankkeesta käytiin vilkasta mielipiteenvaihtoa Helsingin Sanomien yleisönosastossa ja sen puolivälissäkin ilmes-tyi jonkin verran kannantottoja, mutta loppupuolella lehtikirjoittelun painopiste siirtyi toimittajien tuottamiin, enimmäkseen uutis-luonteisiin artikkeleihin Pasilanväylästä. Tätä selittävät monet eri tekijät.

Mielipidekirjoittelu oli yhteydessä muuhun hankkeen saamaan julkisuuteen. Ensimmäiset avoimet ovet -tilaisuudet ja Via Pasilat sekä Pasilanväylästä julkaistut artikkelit saivat yleisön tarttumaan kynään. Sen sijaan yleissuunnitelman valmistumisen aikoihin aktiivisimmat vastustajat laativat yleisönosastokirjoitusten sijasta muistutuksia.

Lehdillä oli oma osuutensa yleisönosastokirjoittelussakin, koska ne päättävät, mitä niiden palstoilla julkaistaan. Vuoropuhelun yhteyshenkilö piti ongelmana sitä, ettei projekti saanut kaikkia vastineitaan julkaistua, ja projektin johtaja epäili, että lähinnä kimpas-
sa toimivat vastustajat saavat palstatilaa (HS 8.3.91). Viideltä aktiivisimmalta kansalaiselta ilmestyi kyllä kirjoitus pariinkin kertaan ja kolme näistä kritisoi hanketta samankaltaisin perusteluin, mutta toisaalta myös väylää yhdessä puolustaneet saivat runsaasti tekstejään julkaistua, sillä hanketta käsitelleestä 34 mielipidekirjoituksesta 10 oli projektin edustajien tuotosta. Vaikka Helsingin Sanomat ei julkaissut kaikkia Pasilanväylä-kannanottoja kirjoittelun vilkkaimmassa vaiheessa, on syytä uskoa, että lehdelle tulleiden yleisönosastokirjoitusten määrä todella väheni suunnittelun loppupuolella.

Myös sisällöltään yleisönosastokirjoittelun näkemysten vaihdosta muodostui liiaksi suunnittelijoiden ja hankkeen vastustajien välinen voimien mittely, jossa projektin edustaja esitti puolustuspuheensa jokaiseen kielteiseen kommenttiin ja lähti joitakin kertoja vielä vastahyökkäykseenkin. Vaikka vastustajat kritisoivat projektin käyttämiä menetelmiä, ei suunnittelija saisi ryhtyä arvioimaan kirjoittajien elämän- tai työtapoja, jotka eivät mitenkään liity hankkeeseen (HS 19.12.91 ja 29.6.91, Kauppalehti 17.7.92). Muutenkin projektin johtajan teksteistä heijastui vähän ylemmyydentuntoinen, kirjoittamaan rohjenneiden henkilöiden 'väärä' mielipiteitä korjaamaan pyrkivä sävy. Joskus hän esitti faktana joitakin omia arvojaan ja näkemyksiään, joista voidaan perustellusti olla myös eri mieltä.

"Tiaisesta tuntuu, ettemme halua kuunnella vaan vääristellä mielipiteitä. Tämä ei pidä yhtä tosiasian kanssa; myöskään Tiaisen mielipiteitä ei ole vääristelty." (Helsingin Sanomat 19.1.91)

"Hyötyliikenteen ongelma on nopeasti kuitattu: kaikki liikenne on hyötyliikennettä." (Helsingin Sanomat 8.3.91)

"Mitä enemmän liikennettä, sitä onnellisempia ja toimeliaampia ja vapaampia ihmiset ovat." (Tuulilasi 11/90)

"Aputoimittajalla on vääristynyt kuva Pasilanväylä lehdestä." (Kauppalehti 17.7.92)

Yleisönosastokirjoittelun vastakkainasetelma muistutti enemmänkin taistelua kuin vuoropuhelua, jossa pyrittäisiin rakentavaan kommunikaatioon erilaisista mielipiteistä huolimatta.

8.5.4 Yhdistykset

Yleissuunnittelun alussa projekti tiedotti hankkeesta ja vuoropuhelumahdollisuuksista kirjeitse viidelletoista väylän lähialueen asukasyhdistykselle, parille puolueelle sekä Autoliitolle, Helsingin kauppakamarille ja Palloliitolle, jotka olivat kommentoineet Pasilanväylää aikaisemmissa suunnittelu-vaiheissa (liite 1). Myöhemmin Pasilanväylän vaikutuspiirin ulkopuolisiksi yhteistyökumppa-

neiksi mainittiin edellisten lisäksi myös lehdistö, radiot, Helsingin Messut, rakennusliikkeitä, Suomen Punainen Risti, VTT ja Tekninen korkeakoulu. Osalla näistä on toimitiloja väylän lähistöllä, osa taas on kiinnostunut tiensuunnitteluhankkeista tehtävänsä puolesta.

Kansalaisille ei kuitenkaan kerrottu, millä perusteella projekti valitsi sidosryhmät, joihin se piti säännöllisesti yhteyttä. Ensimmäisen Via Pasilan mukaan kaikki Pasilanväylästä kiinnostuneet tahot pyrittiin saamaan mukaan vuoropuheluun. Kuitenkin joidenkin julkisesti hanketta vastustaneiden yhdistysten edustajat kertoivat, ettei projekti ottanut heihin yhteyttä. Kun toisille ryhmille järjestettiin erillisiä tapaamisia ja toisille ei lähetetty edes tiedotteita, eivät yhdistyksille suunnatut vuoropuhelutoimet vaikuttaneet tasapuolisilta. Kokemukset ryhmittymien erilaisesta kohtelusta vähensivät niiden luottamusta projektin toimintaan.

Monet hanketta vastustaneet yhdistykset kritisoivat suunnitelman lisäksi myös konsultin hoitamaa vuoropuhelua. Se koettiin niin yksipuolisesti Pasilanväylää eteenpäin ajavaksi, että saadakseen toisenlaiset mielipiteensä esille nämä ryhmittymät järjestivät itse hankkeeseen liittyvää toimintaa, kuten mielenosoitusmarssin ja nimenkeräystä väylää vastustaviin kansalaisadresseihin. Ilmeisesti huonojen vuoropuhelukokemuksien seurauksena eräät yhdistykset boikotoivat projektin toimintaa. Esimerkiksi yksi asukasyhdistys järjesti oman tilaisuutensa samanaikaisesti avoimien ovien kanssa. Suunnittelijat kirjoittivatkin viimeisessä Via Pasilassa, ettei kaikkia tahoja onnistuttu yrityksistä huolimatta saamaan mukaan vuoropuheluun. He kritisoivat niitä yhdistyksiä, jotka eivät suostuneet yhteistyöhön, ja kehuivat aktiivisesti suunnitteluprosessiin osallistuneita.

Projektin tavoite vuorovaikutuksesta yhdistysten kanssa oli hyvä, mutta se toteutui vain osittain. Koko hanketta voimakkaimmin vastustaneilla ja selkeästi kannattaneilla ryhmittymillä oli vähiten motivaatiota osallistua järjestettyyn vuoropuheluun. Mielekkäimmäksi vuorovaikutus suunnittelijoiden kanssa muodostui niillä yhdistyksillä, jotka kannattivat jotain tiettyä suunnitelma-vaihtoehtoa. Pienryhmätapaamiset toimivat siis parhaiten silloin, kun järjestö halusi keskustella toteutuksen yksityiskohdista eikä hankkeen tarpeellisuudesta ja liikennepolitiikasta.

8.6 Vuoropuhelumenetelmä

Projektin puolivälissä yleisönosastokirjoittaja kritisoi hanketta siitä, että ympäristöarvojen huomioon ottamisessa on keskeisiä puutteita, ja piti parempana kyselyyn tai haastatteluun perustuvia menetelmiä kuin suunnittelijoiden subjektiivisia arvioita (HS 12.6.91). Projektin johtaja kuvasi vastineessaan vuoropuhelumenetelmän paremmuutta seuraavasti:

"Vuoropuhelumenetelmässä arvostukset perustuvat ihmisten valintoihin, ei heidän kyselylomakkeessa sanomiinsa arvos-

tuksiin. ... He voivat puhumalla ilmaista niistä (vaihtoehtoisista suunnitelmista) käsityksensä ja asettaa niitä paremmuusjärjestykseen. ... Tämä ihmisläheinen suunnittelutapa on verrattomasti parempi kuin menettely, jossa ihmisiä lähestytään epäpersoonallisen, virheellisiin tulkintoihin alttiin kyselylomakkeen kautta. ... Ympäristöhaitat on otettu mukaan arvottamalla ne suoraan kysymällä. ... On tärkeätä ymmärtää, miten ihmiset kokevat haitat, ennenkuin niitä yritetään suunnitelun avulla torjua ja kompensoida. Tämän ihmisten välisen vertailun ja heidän arvoihinsa perustuvan suunnitelman asteittaisen parantamisen mahdollistaa vain Pasilanväylän tiimin noudattama vuoropuhelu." (HS 29.6.91)

Vuoropuhelumenetelmässä ilmeni kuitenkin monia ongelmia, jotka estivät edellä kuvatun ihanteen toteutumisen. Myös valintoihin perustuvissa arvostuksissa ratkaisevia ovat tarjotut vaihtoehdot. Pasilanväylä-hankkeessa asukkaat saivat asettaa paremmuusjärjestykseen vain suunnitelman yksittäisten osien erilaisia ratkaisuja, mutta valittavaksi ei annettu koko väylälle vaihtoehtoisia suunnitelmia liikennejärjestelyjen hoitamisesta. Toinen oleellinen kysymys on, kenen valintoihin ratkaisut perustuivat. Vain avoimet ovet -tilaisuuksissa kävijöillä ja yhdyshenkilölle soittaneilla oli mahdollisuus ilmaista käsityksensä puhumalla. He eivät suinkaan muodostaneet edustavaa satunnaisotosta vaikutuspiirin asukkaista ja heidän osuutensa tutkimuskyselyn vastaajista oli alle viisi prosenttia. Kolmanneksi sekä ympäristöhaittojen arvottamisesta että suunnitelmaosien vaihtoehdoista varmasti keskusteltiin kahden kesken avoimet ovet -tilaisuuksissa, mutta johdonmukaista mielipiteiden kysymistä tai vastausten analyysiä ei tietävästi tehty. Näin ollen kokonaiskäsitys vaikutuspiirin asukkaiden valinnoista ja arvotuksista jäi suunnittelijoiden intuitiivisten arvioiden varaan.

Vuoropuhelumenetelmä antoi tärkeää tietoa siitä, mistä jotkut asukkaat olivat huolissaan ja miten he kokivat haitat, ja suunnittelijat pystyivät saadun palautteen perusteella parantelemaan suunnitelmaa. Toisaalta myös haastattelututkimuksella olisi saatu samankaltaista tietoa, joka olisi ollut lisäksi systemaattista ja vaikutuspiirin asukkaita edustavalta satunnaisotokselta kerättyä. Tällöin ongelmana olisi kuitenkin ollut se, että haastattelujen vaatiman työmäärän ja erikoisasiantuntemuksen vuoksi suunnittelijat eivät olisi voineet itse toimia haastattelijoina. Pelkällä haastattelumenetelmällä olisi siis saatu tietoa väestön mielipiteistä, mutta välitön vuorovaikutusyhteys suunnittelijoiden ja asukkaiden väliltä olisi puuttunut.

Pasilanväylän vuoropuhelussa kokeiltiin myöhemmin myös mielipidekyselyä yhdellä asuinalueella, mutta se toteutettiin taitamattomasti. Tarkoitus oli selvittää, mikä esitetyistä Kivihaan alueen liikennejärjestelyistä olisi asukkaiden mielestä paras. Teknisin kuvin esitellyt vaihtoehdot osoittautuivat kuitenkin liian vaikeasti tulkittaviksi, joten niitä selitettiin lyhyesti pari viikkoa myöhemmin lähete-

tyssä kirjeessä. Tämän jälkeenkin kaikkiaan vain 14% palautti lomakkeen. Kyselyssä ei millään tavoin selvitetty vastaajien taustatietoja eikä alueellista edustavuutta. Via Pasilassa prosenttiluvuin esitetyt tulokset otettiin "mahdollisuuksien mukaan huomioon jatkosuunnittelussa".

Viimeisessä Via Pasilassa kerrottiin vuoropuhelumenetelmällä saadut tulokset. Näiden vertailu tässä tutkimuksessa kerättyyn tietoon on erilaisten kysymystenasettelujen vuoksi hankalaa. Vaikutusalueen eri osien asukkaiden suhtautumista Pasilanväylään kuvattiin molemmissa pääpiirteissään samansuuntaisesti, mutta yksityiskohdissa ilmeni painotuseroja esimerkiksi siinä, mitä asioita kansalaiset nostivat hankkeesta esille. Projektiryhmän jäsenten arviot asukkaiden vuoropuhelutoimiin osallistumisesta ja Pasilanväylään suhtautumisesta vaihtelivat melkoisesti. Yleisötilaisuuksissa eniten mukana olleet suunnittelijat pääsivät keskimäärin lähemmäs asukkaiden vastauksia, mutta heidänkin arvionsa osuivat yhdessä asiassa kohdalleen ja toisessa ei.

Kaikilla menetelmillä on hyvät ja huonot puolensa. Asiayhteys ja tekijöiden arvostukset ratkaisevat, mitä metodisia ongelmia halutaan välttää ja mitä etuja korostaa. Vuoropuhelun menetelmäkustelussa lähdettiin turhan mustavalkoiseen vastakkainasetteluun, sillä kuvatut metodithan eivät ole toisiaan poissulkevia vaan niitä yhdistämällä olisi hyödynnetty molempien menetelmien hyviä puolia ja saatu toisiaan täydentävää tietoa.

8.7 Kehittämisehdotuksia kansalaisosallistumisen järjestämiseen

Tämänpäivän kansalaiset pitävät oikeutenaan saada tietoa erilaisista yhteiskunnallisista hankkeista ja mahdollisuuden osallistua niiden suunnitteluun ennenkuin päätöksiä tehdään. Tässä käydään läpi Pasilanväylän yleissuunnittelusta esiin nousseita huomionarvoisia näkökohtia kansalaisosallistumisen järjestämisessä.

Suunnitteluorganisaation jäsenten on hyvä saada tietoa osallistuvan suunnittelun periaatteista ja sopia yhteisistä tavoitteista ja menetelmistä. Suunnittelijoiden koulutuksesta käy esimerkiksi Pasilanväylä-hankkeen yhteydessä järjestetty viikon vuoropuhelukurssi, mutta se voidaan toki toteuttaa paljon pienimuotoisemmin.

Erilaisilla menetelmillä on hyvät ja huonot puolensa. Niiden parimmuus riippuu monista tekijöistä, kuten hankkeen luonteesta, tavoitteista, resursseista tai toisaalta kohdealueen väestörakenteesta, laajuudesta tai kaupunkimaisuudesta. Tiedon jakamisessa voidaan käyttää jo olemassa olevia väyliä, esimerkiksi paikallislehtiä ja -radioita, ilmoitustauluja, asukasyhdistyksiä ja tori- tms. kokoontumisia. Projektin oma julkaisu on hintava, mutta hyvä ratkaisu varsinkin silloin, kun mainitunlaisia kanavia ei kohdealueella ole.

Asukkaiden mielipiteitä hankkeesta tulisi selvittää monenlaisilla tavoilla, jotta helpotettaisiin erityyppisten väestöryhmien osallistumista, jotta saataisiin kattavasti tietoa ja jotta tulosten vertailun avulla voitaisiin selvittää menetelmien luotettavuutta. Lisäksi suunnittelukäytäntöjä pitäisi joustavasti muunnella tilanteiden ja tarpeiden muuttuessa. Sekä mielipidekyselyiden tai -haastattelujen että yleisötilaisuuksien toteuttaminen edellyttää yhteiskuntatieteellistä asiantuntemusta.

Kyselylomakkeen laadinnassa tulisi ottaa huomioon asiasisällön lisäksi ainakin kysymysten ymmärrettävyys, esitystapa ja vaihtoehtojen kattavuus. Palautusmäärään vaikuttavat myös kyselyn ajankohta, palautustapa, annettu vastaamisaika ja palautuspyyntökehoitukset. Sekä kyselyn että haastattelun oleellinen osa on vastausten analysointi ja tulosten tiedottaminen. Erityisesti on muistettava kertoa niiden vaikutukset suunnitelmaan ja suunnitteluprosessiin.

Yleisötilaisuutta järjestettäessä on mietittävä sopiva ajankohta ja paikka sekä riittävä ilmoittelu tapahtumasta. Tilaisuuksien luonne voi vaihdella suunnittelun edetessä; alussa korostuu suunnitelmaan perehtyminen, loppupuolella mielipiteiden ilmaisu ja perustelu. Suunnitelmavaihtoehtojen esittelyssä on hyvä käyttää erilaisia tapoja, kuten kartat, valokuvat, piirroksat, pienoismallit, videot ja selvitykset. Myös keskustelulle olisi tarjottava monenlaisia mahdollisuuksia: kahden kesken suunnittelijan kanssa, yleis- tai paneelikeskusteluja tai eri intressiryhmien edustajien välisiä 'väitteilyitä'. Lisäksi jotkut antavat kommenttinsa mieluummin kirjallisesti yleisötilaisuudessa.

Kaikessa projektin ulospäin suuntautuvassa toiminnassa on tärkeää, että epävirallinen - 'rivien välistä', asenteista ja painotuksista tulkittu sanoma - tukee virallista, sanoilla ilmaistua viestiä. Näiden mahdollinen ristiriitaisuus heikentää projektin uskottavuutta, rehellisyyttä ja luotettavuutta.

Moniarvoisessa yhteiskunnassa voidaan asioista olla perustellusti eri mieltä. Kansalaisten pitäisi saada osallistua jo tietyn hankkeen tarpeellisuuden tarkasteluun ja suunnitteluun mukaan otettavien ongelmanratkaisuvaihtoehtojen valintaan. Vuoropuhelussa suunnittelijoiden tulisi keskittyä vaihtoehtojen ja niiden vaikutusten esittelyyn ja jättää niiden hyvyyden arvottaminen kansalaisten ja poliittisten päätöksentekijöiden tehtäväksi. Erilaisista näkemyksistä, arvostuksista ja vaihtoehtoista kertominen pitäisi tehdä mahdollisimman tasapuolisesti, sillä pienetkin sävyerot ovat joskus ratkaisevia. Objektiivisuuden harhan välttämiseksi suunnittelijoiden on hyvä ilmaista myös omat näkemyksensä, mutta niitä ei saisi esittää faktoina eikä 'parhaana vaihtoehtona'. Yleensäkin tosiasiat, subjektiiviset näkemykset, teoriat ja ennusteet olisi syytä erotella mahdollisimman selkeästi. Tärkeää on tuoda avoimesti

julkiseen keskusteluun erilaiset näkökannat perusteluineen ja taustaoletuksineen.

Vuoropuhelun osapuolet ovat melkoisen epätasapainossa; tavallinen kansalainen on pieni ja yksinäinen verrattuna valtion tai kunnan suunnitteluyksiköihin. Vastapainoksi tulisi rohkaista asukkaita järjestäytymään ryhmittymiksi omien intressiensä mukaan. Tasapuolisuuden lisäämiseksi nämä voisivat saada käyttöönsä omia asiantuntijoita projektin kustantamana.

Vuoropuhelua voisi projektin edustajan sijasta hoitaa myös joku ulkopuolinen vuorovaikutuksen asiantuntija. Tällöin hän vastaisi tiedotuksesta, mielipidekartoituksista sekä yleisötilaisuuksien ja muiden vuoropuhelutoimien käytännön järjestelyistä. Hän toimisi suunnittelijoiden, asukkaiden ja yhdistysten välisten tapaamisten puolueettomana puheenjohtajana ja yhteyshenkilönä. Suunnittelun ulkopuolinen vuoropuhelunhoitaja lisäisi kansalaisten luottamusta silloin, jos suunnittelijoilla on vahvasti omia projektiin liittyviä intressejä; esimerkiksi siten, että hankkeen tarpeellisuutta selvittävä konsultti voi vastata myös mahdollisesta jatkosuunnittelusta. Vastakkaisten näkemysten tasapuolisen käsittelyn varmistamiseksi vaihtoehtoiset suunnitelmat voidaan teettää myös eri suunnittelijoilla. Tällöin on erityisen tärkeitä, että vuoropuhelua hoitaa joku ulkopuolinen, eri tahoja koordinoiva henkilö.

9 YHTEENVETO MIELIPITEISTÄ JA VUOROPUHELUN ARVIOINNISTA

Asukkaiden suhtautuminen Pasilanväylän rakentamiseen vaihteli varauksettomasta kannatuksesta ehdottomaan vastustukseen. Keskimäärin näkemykset olivat lievästi myönteisiä. Kannattajat perustelivat mielipidettään liikenteen sujuvuuden ja poikittaisyhteyden kehittämisen tarpeella sekä liikenneturvallisuuden paranemisella ja asuinalueiden rauhoittumisella, vastustajat taas puhuivat suurista kustannuksista, ympäristöhaitoista, väylän tarpeettomuudesta ja joukkoliikenteen kehittämisestä. Yleisen mielipiteen muutokset heijastelivat suunnitteluprosessin tapahtumia ja yleisen yhteiskunnallisen tilanteen kehitystä, mutta pelkästään väylän lähiympäristöön kohdistetut vuoropuhelutoimet eivät vaikuttaneet kokonaisnäkemykseen.

Vuoropuhelulla tavoitettiin valtaosa alueen asukkaista, mutta varsinaiseen kaksisuuntaiseen vuorovaikutukseen osallistui vähäinen joukko. Kansalaiset pitivät vuoropuhelun ideaa hyvänä, mutta monet kritisoivat sen toteutusta. Seuraavassa esitetään kootusti Pasilanväylän vuoropuhelun hyviä ja huonoja puolia.

Suunnitteluhankkeiden avoimuus ja vuorovaikutteisuus oli kaikkien osapuolten mielestä tarpeellista ja tärkeää. Pasilanväylän yleissuunnittelun alussa järjestetty vuoropuhelukurssi antoi suunnittelijoille hyvät lähtökohdat vuoropuhelun käytännön toteutukselle. Vuoropuhelutoimet, kuten Via Pasila, avoimet ovet, yleisönosastokirjoittelu, pienryhmätapaamiset ja soittomahdollisuus yhteyshenkilölle, tarjosivat hyvät puitteet suunnittelijoiden ja asukkaiden väliselle vuorovaikutukselle. Erityisesti projektin oma tiedotuslehti oli oivallinen tapa kertoa hankkeesta. Vuoropuhelutoimet osoittivat projektin pyrkivän tiedon jakamiseen ja palautteen vastaanottamiseen. Vuoropuhelun asemaa vahvisti sen käsittely yhtenä projektin johdon osatehtävänä, jota hoitamassa oli kokopäivätoiminen työntekijä.

Vuoropuheluohjelman toteutustapa ei kuitenkaan ollut niin onnistunut kuin edellä kuvatun pohjalta olisi voinut odottaa. Pasilanväylästä tiedotettiin yksipuolisen myönteiseltä kannalta, jolloin vuoropuhelusta muodostui liiaksi suunnittelijoiden ja vastustajien välinen vastakkainasettelu. Erilaisten mielipiteiden mahdollisimman tasapuolisen tarkastelun sijasta projektin edustajat esittivät omaa käsitystään kovin 'oikeassa' olevaan sävyyn, vaikka näkemyserot johtuivat lähinnä erilaisista arvoista ja tarkastelutasoista. Hanketta perusteltiin pääosin autokulttuurin näkökulmasta irrallisena seudun muista mahdollisista liikennejärjestelyistä. Keskustelua ei pystytty käymään liikennepolitiikan ja -järjestelmän tasoilla, vaan vuoropuhelua hallitsivat tekniset, väyläkohtaiset kysymykset. Projekti viestitti vuoropuhelusta hieman ristiriitaisesti; virallisesti se vakuutti avoimuutta ja kielsi 'myyvänsä' suunnitelmaa, mutta käytännössä sen toimista sai myös toisenlaisia käsityksiä.

Vuoropuhelun luotettavuus, vuorovaikutteisuus ja avoimuus kärsivät toteutuksen heikkouksista. Projektin johtaja havaitsi jo prosessin alussa yleisönosastokirjoittajan epäluottamuksen ja tilanteen korjaamismahdollisuudet, mutta käytännössä hanke ei tarjonnut riittävän toisenlaisia kokemuksia vastustajien luottamuksen synnyttämiseksi.

"Minusta tuntuu, että kirjoitusta värittää syvä epäluottamus sekä suunnittelijoita että suunnittelua kohtaan. ... luottamuksen palauttaa vain toisenlaiset kokemukset, siinä ei vakuutella pitkälle pyristellä." (HS 30.12.90)

Vuosikymmenten myötä muodostuneet käsitykset eivät kovin vähällä muutu, joten jokainen askel kohti avointa ja vuorovaikutteista suunnittelukäytäntöä on tärkeä. Pasilanväylän vuoropuhelussa tiedotettiin osallistuvan suunnittelun periaatteet ja tavoitteet sekä annettiin uudenlaisia - toisista myönteisiä, toisista kielteisiä - kokemuksia yhteiskunnallisesta suunnittelusta.

KIRJALLISUUS

Ajomaa, H., Kantola, T. & Simojoki, T. (1993) Kansalaisten osallistuminen liikennepolitiikassa. Pasilanväylän yleissuunnittelun arviointi. Helsingin kaupungin tietokeskuksen keskustelualoitteita 1993:5. Helsinki.

Citizen Participation Handbook for Public Officials and Other Professionals Serving the Public. (1990) Sixth Edition. Institute for Participatory Management and Planning.

Koski, H. (1970) Kuntalaisten osallistuminen kunnallishallintoon. Tutkimus Porin kaupungin asukkaiden osallistumisesta kaupunkinsa hoitoon. Acta Universitas Tampereensis Ser. A Vol. 37. Tampereen yliopisto. Tampere.

Liikennepoliittinen asennetutkimus (1993) Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelma 2020. Pääkaupunkiseudun julkaisusarja C 1993:11. Helsinki: Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta (YTV), Liikenneministeriö.

Osallistuminen ja yhteiskunnallisten vaikutusten arvioiminen vesiensuojelun suunnittelussa. (1986) Vesihallituksen monistesarja Nro 418. Helsinki: Vesihallitus.

OSU - osallistuvaan suunnitteluun (1991) Työterveyslaitoksen katsauksia 116. Helsinki.

Pasilanväylä. Alustava yleissuunnitelma (1987) Insinööritoimisto Y-suunnittelu.

Pasilanväylä. Katumainen vaihtoehto (1988) Viatek Oy.

Pasilanväylän vaikutukset (1992) Helsingin kaupunki, Tiehallitus, Viatek Tapiola Oy.

Pasilanväylän vaikutusselvitys (1988) ORSI-työryhmä. Liikennetekniikka Oy.

Pasilanväylän yleissuunnitelma (1992) Helsingin kaupunki, Tiehallitus.

Pasilanväylän yleissuunnittelu, toimintasuunnitelma (1990) Helsingin kaupunki, Tiehallitus, Pasilanväylän konsulttiryhmä.

Pääkaupunkiseudun kehitysnäkymät. (1987) Kirjallisuuskatsaus. Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta. Pääkaupunkiseudun julkaisusarja B 1987:8.

Päätöksenteko. Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelma 2020. Projektiryhmä Petri Jalasto ym. Pääkaupunkiseudun yh-

teistyövaltuuskunta (YTV). Helsinki 1992. Pääkaupunkiseudun julkaisusarja C 1993:9.

Salmi, H. (1991) Autokulttuuri ja vauhdin maailma. Teoksessa Santalahti, Oroza, Laakia, Koivusalo, Hemminki (toim.) Auto, terveys ja ympäristö. Helsinki: Gaudeamus.

Via Pasila. Pasilanväylä-projektin tiedotuslehti. Kuusi numeroa vuosina 1990 - 1992.

Ympäristövaikutusten arviointimenettely tiehankkeiden suunnittelussa (1992) Helsinki: Tielaitos, Tiehallitus.

Suunnitelmat ja kannanotot ennen Pasilanväylän yleissuunnittelua

PV = Pasilanväylä

HS= Helsingin Sanomat

K= kirje Helsingin kaupungille

- 1968 Moottoritie M III, Munkkivuori - Koskela
- 1973 Moottoritien yleissuunnitelma, Munkkivuori - Koskela, TVH/Tiesuunnitteluosasto, suunnittelutoimisto 1973
- 1983 Helsingin kantakaupungin pohjoisosan poikittaisyhteys, yleisselvitys, HKI/TVH (tunnelit)
- 1984 Kaupunginvaltuuston päätös: Hakamäentien jatkeet varaudutaan toteuttamaan, jos valtio mukana eikä moottoritietä
- 1985 Valtioneuvoston periaatepäätös: luodaan edellytykset poikittaisyhteyden toteuttamiselle kaupunkimaisesti ja ympäristöystävällisesti
- 1987 Pasilanväylä. Alustava yleissuunnitelma, Insinööritoimisto Y-suunnittelu, TVH/Tiensuunnittelutoimisto, HKSV/Liikennesuunnitteluosasto
- 27.5.87 HS: Tuusulantien uusi linjaus
- 6.6.87 Kanta-Helsingin Omakotiyhdistys, HS: Tuusulantien uusi linjaus on hätiköity
- 30.12.87 Vaihtoehtosuunnitelma. Käpyläseurat, Kumpulaseura, Kantakaupungin omakotiyhdistys, Pasilaseura (tunneli Pasilassa)
- 10.11.88 K, Autoliitto: myönteinen kanta PV:lle, nopeasti
- 20.11.88 Pasilanväylä - katumainen vaihtoehto, Viatek Oy , HKI:n kaupunki, kaup. suunn. virasto, liik. suunn. osasto, Julkaisuja LB:6/88
- 23.11.88 K, HKI:n kauppakamari: nopeasti PV
- 24.11.88 Energialaitoksen lausunto: Haaganväylä ei huomioi suurjänniteavojohtoja, PV ok
- 27.11.88 K, Metsälän asukkaat: ei Haaganväylälle
- 1.12.88 K, Oulunkylä-seura, Käpylä-seura, Maunula-seura ja Pohjois-Haaga-seura: ei Haaganväylää, kyllä PV:lle
- 5.12.88 K, Koskela-Käpylän liik.suunn.ryhmä: ei Haaganväylää, ei PV:tä
- Käpylä-Koskelan eläkeläiset kannattavat
 - Mäkelänkatu 78-82 talotoimikunta kannattaa 14.12.88
 - Käpylän kiinteistöyhtiöiden vuokralaistoimik. kannattaa 2.1.89
- 7.12.88 K, Käpylä-seura: 0-vaihtoehto paras, ei uusia teitä
- 12/88 K, Munkinseutu ry: joukkoliikenteen kehittäminen, muut vaihtoehdot, erityisesti kehä III:n parantaminen tutkittava, PV ei tarkoituksenmukainen, Haaganväylä jossain määrin parempi
- 21.12.88 K, Suomen palloliitto: huolissaan PV Käpylän urheilupuiston yli
- 2.1.89 K, Oulunkylä-seura: Haaganväylä haittoja, PV etuja
- 7.8.89 Kaupunginhallitus: yleissuunnittelun lähtökohdat ja tavoitteet, yleissuunnitelma katumaisen vaihtoehdon pohjalta

- 22.8.89 Liikenneministeriö: TVH sopii kaupungin kanssa Pasilanväylän yleissuunnittelusta
- 1989 Pasilanväylä ja joukkoliikenne. Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta YTV/SAD. Pääkaupunkiseudun julkaisusarja B 1989:3.
- 1990 Käpylän Urheilupuiston maankäyttösuunnitelma. Arkkitehtitoimisto Kouvo & Partanen (10.1.-15.6.1990)

Pasilanväylän yleissuunnittelu, vuoropuhelun tapahtumakalenteri

y = yleisönosaston mielipidekirjoitus - = kielteistä PV:stä,
 art = artikkeli + = myönteistä PV:stä
 pj = projektin johtaja vp = vuoropuhelun yhteyshenkilö

2.2.1990 Suunnittelusopimus

6.6.1990 Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston liikenneosaston tiedote:
 Pasilanväylän yleissuunnittelu alkaa

1-5.10.90 Vuoropuhelukurssi, Hanasaari

11/90 Via Pasila 1/90

2.11.1990 Suunnittelusta kertova kirje sidosryhmille

15.11.90 Tiedotustilaisuus tiedotusvälineiden edustajille

18.11.90 art Länsiväylä: PV:n vaihtoehdot yleisön nähtäville

19.11.90 art HS: Miten toteutetaan hanke, jota asukkaat vastustavat

11/90 Huomenta Suomi -lähetyksessä maininta PV:n vuoropuhelusta

28.11.90 Ylen Aikaisessa vuoropuhelun yhteyshenkilön haastattelu

28.11.90 Avoimet ovet -tilaisuus, Munkkivuoren lukio klo 16-20

3.12.90 Avoimet ovet -tilaisuus, Käpylän ala-aste klo 16-20

4.12.90 Avoimet ovet -tilaisuus, Länsi-Pasilan ala-aste klo 16-20

15.12.90 y - HS: PV Helsingin tuhoksi

19.12.90 y, pj, HS: PV ihmisten parhaaksi

24.12.90 y - HS: Mitä me hankkisimme 1 500 miljoonalla ?

30.12.90 y, pj, HS: Valinnat ovat aina arvoista kiinni

4.1.91 art. + Ilta-Sanomat: Vastakarvaan

8.1.91 y - HS: HKI:n poikittaisliikennettä ei saa ratkaista moottoritiellä

10.1.91 y - HS: Mihin PV oikein johtaa ?

19.1.91 y, pj & vp, HS: PV kallis mutta hyvä

23.1.91 Suunnittelijat mukana Kivihaka-toimikunnan järjestämässä
 tilaisuudessa Kivihaassa esittelemässä suunnitelmia

15.2.91 y - HS: Nykyväylät riittävät mainiosti tuottavalle liikenteelle

15.2.91 Käpylä-Seuran ja Kanta-Helsingin omakotiyhdistyksen edustajat
 vierailivat konsulttifirmassa (vaihtoehtosuunnitelman tutkimus)

19.2.91 Via Pasila 1/91 (2)

26.2.91 y - HS: Liikennekaaos ja Kumpulan tuho ?

8.3.91 y, pj, HS: Avoin suunnittelu on välttämätöntä

- 4.3.91 *Avoimet ovet -tilaisuus, Etelä-Haaga, Helsingin suomalainen yhteiskoulu klo 16-20*
- 13.3.91 *Avoimet ovet -tilaisuus, Käpylä, Yhteiskoulun lukio, klo 16-20*
- 20.3.91 *ilmoitus Avoimet ovet -tilaisuudesta HS, Minne mennä -palsta*
- 20.3.91 *Avoimet ovet -tilaisuus, Vallila, Mäkelänrinteen lukio, klo 16-20*
- 26.3.91 y - HS: PV edustaa ikääntyneiden arvoja
- 3.4.91 y, Hki:n kaupunkisuunnitteluvirasto, HS: PV:ää ei toki piilotella
- ?4.91 art HS: PV:ää harjoiteltiin Keski-Euroopassa
- 4/91 Projektin johtaja ja yhteyshenkilö haastateltavina Riksradiossa Kumpulan talouksille kutsu yleisötilaisuuteen
- 8.4.91 Suunnittelijoiden tekemä Kivihaan mielipidekysely ja kutsu keskustelutilaisuuteen
- 11.4.91 Suunnittelijoiden ja Kumpulan siirtolapuutarhalaisten tapaaminen klo 18.30
- 15.4.91 ilmoitus Avoimet ovet -tilaisuudesta HS, Minne mennä -palsta
- 15.4.91 *Avoimet ovet -tilaisuus, Kumpulan nuorisotila*
- 17.4.91 y - Ilta-Sanomat: Salailussa on skandaalin siemen
- 17.4.91 Keskustelutilaisuus Kivihaassa, klo 18-20 (Kivihaan mielipidekyselyssä tarjottujen vaihtoehtojen esittely)
- 30.4.91 Suunnittelijoiden tekemän Kivihaan mielipidekyselyn paranneltu versio
- 5.5.91 art pj, Kauppakamari: PV:stä tulisi suuret säästöt
- 5/91 art Kotiliesi 9/91: Onko idän ja lännen pakko kohdata taloni alla
Via Pasila 2/91 (3)
- 16.5.91 Suunnittelijoiden ja Käpylä- ja Pasila-seuran sekä Pasiloiden liikennetyöryhmien tapaaminen, myös Suomen messujen ja SDP:n edustaja mukana.
- 28.5.91 Suunnittelijoiden ja Pasiloiden liikennetyöryhmien, Itä-Pasilan pysäköinti Oy:n sekä Eläketurvakeskuksen edustajien tapaaminen
- 30.5.91 *Avoimet ovet -tilaisuus, PV:n projektitila klo 17-20*
- 3.6.91 *Avoimet ovet -tilaisuus, PV:n projektitila klo 17-20*
- 7.6.91 y - HS: PV:n käyttö maksua vastaan ?
- 6/91 art vp, Tie ja Liikenne -lehti: Vuoropuhelun tarkoituksena on oppia tekemään työtä yhdessä sidosryhmien kanssa,
art. Talouselämä 23/91, Merkki & markkinat: Pasilanväylä, Suunnitelmien esittely apul.kaupunginjohtaja Erkki Tuomiojalle, Yhteyshenkilö vuoropuhelukurssilla Coloradossa
- 12.6.91 y - HS: PV:n hyödyt ja haitat voidaan arvioida rahallisestikin
- 29.6.91 y, pj, HS: Hyötyjä ja haittoja ei voi ynnätä yksinkertaisesti
- 9.7.91 y - HS: Johdonmukaista tutkimusta tarvitaan vuoropuhelun pohjaksi
- 8/91 Suunnittelijoiden, Itä-Pasilan liikennetyöryhmän ja Pasilan alueen elinkeinoelämän edustajien tapaaminen
- 8/91 art + Pasila Press: Pasilanväylä, Moderni Eurooppalainen - yhdistää kuusi päätietä
- 9/91 art Pasila Press: Vielä Pasilanväylästä
Via Pasila 3/91 (4)

- 19.9.91 *Suunnittelijoiden ja Länsi-Pasilan liikennetyöryhmän tapaaminen*
 3.10.91 *Avoimet ovet -tilaisuus, PV:n projektitila klo 12-20*
 7.10.91 art HS: Ruuhkatulleista rahaa seudun miljardiväyliin
 7.10.91 Ylen ykkösen sanatori: paneelikeskustelu Pasilanväylästä
 24.10.91 art Vihreä Lanka: Pv vaikeuksissa
 26.10.91 art HS: Mistä Helsingin pitää säästää? Kaupunginvaltuutetut eivät tinkisi ainakaan terveyspalveluista (PV jäihin)
 30.10.91 art Pasila Press: PV ja Mannerheimintie
 11.11.91 *Suunnittelijoiden ja Lions Club Käpyläläisten tapaaminen, Karjala-talo*
 24.12.91 y - HS: PV:n miljoonat päivähoitoon
 12/91 *Projektin johtaja ja yhteyshenkilö vuoropuhelukurssilla Yhdysvalloissa*
 1/92 y - Pikku Huopalahti: Kyseenalainen PV
 1/92 **Via Pasila 4/91 (5)**
 1/92 *Johtoryhmän vastaukset Pasiloiden liikenneryhmien projektille osoittamiin kirjeisiin*
Tietopaketti Pasilanväylästä Kumpulan siirtolapuutarhaviljelijöille ja kutsu avoimet ovet -tilaisuuteen
 21.1.92 art HS: PV suunnitellaan osin tunneliin
 26.1.92 art HS: Länsihelsinkiläiset myönteisiä PV:n rakentamiselle
 13.2.92 art 1/4, HS: PV:ään halutaan rakentaa Suomen pisimmät tunnelit
 14.2.92 art 2/4, HS: Väylän kallein osa on Haagan laaksossa
 15.2.92 art Huvudstadsbladet: Miljön kräver två långa tunnlar
 15.2.92 art 3/4, HS: Ryminällä jalkapallokentän alle
 16.2.92 art 4/4, HS: Kumpulan uimalan ali Lahdentielle
 20.2.92 *Avoimet ovet -tilaisuus, PV:n projektitila*
 29.2.92 y - HS: PV pahempi kuin Länsiväylä
 2.3.92 y - HS: Väylä pilaisi likimain puolet kaupunkia
 13.3.92 y - HS: Tielaitos jyrää maisemaamme
 18.3.92 *Avoimet ovet -tilaisuus, PV:n projektitila*
 20.3.92 y, Tieh. HS: Tienpito on pitkäjänteistä
 23.3.92 art - Munkinseudun aluesanommat: Haitallinen PV
 3/92 *PV:n esittely TKK:n opiskelijoille*
 31.3.92 y + HS: Moottoritie vähentää päästöjä
 7.4.92 y - HS: Moottoriteitä vai joukkoliikennettä?
 23.4.92 y, Hki:n kaup. HS: Helsinki hyvin mukana väylän suunnittelussa
 3.5.92 y + HS: Tien puute ei vähennä liikennettä
 4.5.92 y - HS: Kuka tarvitsee PV:ää ?
 6/92 **Via Pasila 6 (6)**
 6.92 art - Kauppalehti: Pasilanväylän vaikutukset
 15.6.92 *Avoimet ovet -tilaisuus, PV:n projektitila*
 7/92 y - Ilta-Sanommat: Kyllä rahaa riittää !
 17.7.92 y pj Kauppalehti: Pasilanväylästä tiedotetaan pravdamaisesti ?
 26.7.92 art HS: Mielenosoitusmarssi antoi monoa PV:n suunnitelmille
 8.10.92 Televisio-ohjelma: Tosi asiaa - kansalaiset vastaan tielaitos
 14.10.92 y HS: Rehtiä vuoropuhelua tieasioista

- 18.11.92 art HS: Helsingin Kaupunginhallitus tahtoo kevyemmän PV:n
1.12.92 Yleissuunnitelman julkistamistilaisuus
Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosaston tiedote: PV:n yleissuunnitelma
Yleissuunnitelman tiivistelmä Via Pasilan jakelualueelle
- 1.12.92 art Iltalehti: Pasilanväylä olisi kannattava
- 2.12.92 art HS: PV:ää puolustellaan ajokustannusten säästymisellä
- 2.12.92 art - HS: PV:ää jyrätään
- 10.12.92 art HS: Vuosaaren satama sai paikkansa. Helsingin kaupunginvaltuusto vahvisti yleiskaavan. (PV pysyi pääkatuna)
- 14.12.92 y - HS: Kangastus erämään horisontista?
- 14.12.92 y Tieyhdistys, HS: Uudesta väylästä monta hyötyä
- 22.12.92 Radio Ykkösen aamuohjelmassa pj:n haastattelu
12/92 Yhteyshenkilö vuoropuhelukurssilla Kaliforniassa
- 19.1.93 art HS: PV:stä kysytään yleisön mielipidettä
1/93 Video ja pienoismalli Pasilanväylästä
- 27.1.93 Avoimet ovet -tilaisuus, PV:n projektitila, klo 12-20
- 3.2.93 Avoimet ovet -tilaisuus, PV:n projektitila, klo 12-20
- 18.3.93 art - HS: Autot täyttävät aina niille varatun tilan
- 19.4.93 art HS: Tielaitoksen mukaan niukka enemmistö PV:n kannalla
4/93 art - Vihreä Lanka: PV kaatumassa
- 28.4.93 art Demari: Luonnonsuojelijat: PV:stä luovuttava
- 11.5.93 art HS: Helsinki jarruttelee PV:ää
- 27.5.93 art HS: Helsingin valtuusto päätti siirtää valtavan PV:n vuosikymmeniksi
- 30.5.93 art - HS: PV palautettiin lähtöruutuun
- 4.6.93 y, tielaitos, HS: PV:ää vielä haikaillaan
- Lisäksi pj ja vp ovat käyneet lukuisia keskusteluja eri tahojen kanssa ja neuvottelupuheluja vuoropuhelun kouluttajien kanssa.

Lehtikirjoittelu yleensä liikenteestä (Tiehankkeet, autoilu, ympäristö)
(Länsiväylästä ja Kehä II:sta paljon kirjoituksia, joita ei ole listattu tässä)
+ = autoilun, moottoriteiden puolesta - = autoilua, moottoriteitä vastaan

- 11/90 Talvitie, Tuulilasi: Liikenteen hyvä ja paha
- 29.12.90 y - HS: Saastesumu riittävä syy autoilun rajoittamiselle
- 90/91 y - HS: Kehitysmaiden autotko tuhoavat ympäristöä?
- 25.1.91 y + HS: Moottoriurheilu edistää autotekniikan kehitystä
- 4.2.91 y - HS: Ralliohjukset toista kuin vakioautot
- 9.2.91 y + HS: Moottoriurheilu tuonut turvallisuutta
- 19.2.91 y - HS: Moottoriurheilukin kaipaa voimakasta rakennemuutosta
- 7.3.91 y, YTV, HS: Joukkoliikenteen puolesta asiallisesti
- 18.8.91 y - HS: Kovin suhteellinen "tarve"
- 18.8.91 y HS: Rajoitusten mukaan ajaminen kaikkien etu

- 28.8.91 y, Autoliitto, HS: Autoliikenne kattaa kyllä omat kustannuksensa
28.8.91 y + HS: Liikenne maksaa lisäksi muidenkin kuluja
12.11.91 art Aamulehti: Lasketaanpa luonnolle hinta
18.10.91 y - HS: Kalliita ja kyseenalaisia tiehankkeita
15.11.91 y HS: Ensin yksi lausunto, toinen, kolmas,neljäs
17.11.91 y, Tieyhdistys, HS: Tieliikenne kattaa kulunsa
18.11.91 art - HS: Moottoritiekö kaupungin tekee ?
30.11.91 art HS: Luontoakin voi yrittää hinnoitella
syksy 91 y + Aamulehti: Autoilua "tutkittiin" taas yksisilmäisesti
17.12.91 art HS: Kantakaupunkiin 40 km:n nopeusrajoitus
11.1.92 art Aamulehti: Kritiikki ei hidasta tielaitosta
15.1.92 y - HS: Joukkoliikenne tehty suhteettoman kalliiksi
2/92 art Lämmöllä: Hyvät ja pahat liikennemuodot
art Lämmöllä: Tekniikan kehityksen uskotaan vähentävän päästöjä
20.3.92 y - HS: Liikennepolitiikkaa muutettava
22.6.92 y HS: Kehä I:n ruuhkat pois uusilla liikennevaloilla ja rampeilla
12.9.92 art HS: Joukkoliikenne kutistuu ilman lisärahoitusta
13.9.92 y - HS: Katso välillä peiliin, Loikkanen !
21.9.92 y, Tielaitos, HS: Kunnon tiet ovat Suomen elinehto
21.9.92 y, Tieyhdistys, HS: Kunnon tiet ovat Suomen elinehto
26.9.92 y, Ymp.ministeriö & VR, HS: Mihin suuntaan liikenne johdetaan?
27.9.92 y, Autoliitto, HS: Joukkoliikenne ei yksin riitä
6.10.92 y, Vantaan liikenne oy, HS: Ei kannata suosia henkilöautoja
7.10.92 y - HS: Autoilun lisääminen on vastuutonta
10.10.92 y, Lohjan liikenne oy, HS: Miksi linja-autoliikenne halutaan hävittää ?
10.10.92 y - HS: Tiestön hoitoon uusi ohjelma
21.10.92 y - HS: Tierahat muille aloille
21.10.92 y, Tielaitos, HS: Tierahoituslaitos perii maksut
6.11.92 y - HS: Rahat moottoriteiltä joukkoliikenteelle
7.2.93 art HS: Joukkoliikenne pitää pintansa HKI:n seudulla
26.3.93 y, Monoa moottoriteille & Suomen luonnonsuojeluliitto, HS: Tienrakennus lisää velkaa

Aasukkaiden osallistuminen

- 28.1.91 y HS: Lisää yhden asian liikkeitä!
19.10.91 y HS: Karakalliossa raakaa bisnestä
19.10.91 y HS: Asukkaiden aika ottaa ohjaket

Tutkimus- ja suunnitteluvaiheet

Pvm	Vuoropuhelu. suunnittelu	Tutkimus
2.2.90	Suunnittelusopimus	
11/90	Via Pasila -tiedotuslehti 1	
28.11.90	Avoimet ovet -tilaisuus	
3.12.90	Avoimet ovet -tilaisuus	
4.12.90	Avoimet ovet -tilaisuus	
30.1.91		Tutkimussopimus
19.2.91	Via Pasila -tiedotuslehti 2	
4.3.91	Avoimet ovet -tilaisuus	
13.3.91	Avoimet ovet -tilaisuus	
20.3.91	Avoimet ovet -tilaisuus	
22.3.91		1. asukaskysely
15.4.91	Avoimet ovet -tilaisuus	
5/91	Via Pasila -tiedotuslehti 3	
4.5.91		yhdistyskysely 1
30.5.91	Avoimet ovet -tilaisuus	
3.6.91	Avoimet ovet -tilaisuus	
9-10.9.91		Asukashaastattelut
9/91	Via Pasila -tiedotuslehti 4	
3.10.91	Avoimet ovet -tilaisuus	
15.10. - 6.11.91		Suunnittelijoiden haastattelut
12/91	liikenneteknisen perus- ratkaisun valinta	
1/92	Via Pasila -tiedotuslehti 5	
30.1.92		2. asukaskysely
20.2.92	Avoimet ovet -tilaisuus	
18.3.92	Avoimet ovet -tilaisuus	
2.4.92		Kysely projektiryhmälle
6/92	Via Pasila -tiedotuslehti 6	
15.6.92	Avoimet ovet -tilaisuus	
1.12.92	Yleissuunnitelma	
30.12.92		3. asukaskysely
27.1.93	Avoimet ovet -tilaisuus	
3.2.93	Avoimet ovet -tilaisuus	
24.9.93		yhdistyskysely 2
8-15.10.93		Asukashaastattelut

KYSELYLOMAKKEIDEN KYSYMYKSET

- * = kaikilla kyselykerroilla (1, 2 ja 3)
 - = ei vertailuryhmien lomakkeissa

MIELIPIDEKYSELY PASILANVÄYLÄN YLEISSUUNNITTELUSTA

Vastaa rengastamalla valitsemasi vaihtoehdon numero ja/tai kirjoittamalla vastaus viivalle.

- * Seuraavassa on lueteltu joukko kaupunkiympäristöön liittyviä asioita. Kuinka suuri on näiden asioiden **merkitys** Sinulle ?

- | | |
|-----------------------------------|-------------------------------|
| 0 = täysin merkityksetöntä | 6-7 = melko tärkeitä |
| 1-2 = lähes merkityksetöntä | 8-9 = hyvin tärkeitä |
| 3-4 = ei aivan merkityksetöntä | 10 = erittäin tärkeitä |
| 5 = jonkin verran tärkeitä | |

Läpikulkuliikenteen vähentäminen asuinalueilta	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Energian ja luonnonvarojen säästäminen	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Puistot ja viheralueet	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Liikenneturvallisuus	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Liikenteen saastepäästöjen vähentäminen	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Autoilumahdollisuuksien kehittäminen	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Asukkaiden kulkureitit	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Yksityisautoilun rajoittaminen kaupunkialueella	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Kaupunkikuvan maisemallisuus	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Matkaan kuluva aika	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Joukkoliikenteen kehittäminen	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Liikenteen ruuhkattomuus	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Mahdollisuus vaikuttaa yhteiskunnallisten rakennushankkeiden suunnitteluun	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

- * Rengasta seuraavista lauseista ne, jotka pitävät paikkansa Sinun kohdallasi.

- 1 En ole kuullut enkä nähnyt koko Pasilanväylä-hankkeesta mitään ennen tätä kyselyä. Jos et ole aiemmin kuullutkaan hankkeesta, voit siirtyä kysymykseen 7.
- 2 Olen lukenut Pasilanväylää käsitteleviä **lehtikirjoituksia**.
- 3 Olen lukenut **Via Pasila -tiedotuslehteä**. Mitä mieltä olit siitä ? _____
- 4 Olen kuunnellut/nähnyt Pasilanväylää käsitteleviä **radio-** tai **TV-ohjelmia**.
- 5 Olen keskustellut tiehankkeesta **työpaikalla**.
- 6 Olen keskustellut tiehankkeesta **sukulaisten, ystävien** tai muiden **tuttavieni** kanssa.

(Jatkuu seuraavalla sivulla)

- 7 Olen osallistunut jonkin Pasilanväylää käsitelleen **asukasyhdistyksen** tai muun **järjestön** toimintaan. Minkä? _____
- 8 Olen käynyt Pasilanväylän suunnitelmien **esittelytilaisuuksissa** (Avoimet ovet -tilaisuudet). Mitä mieltä olet ollut niistä ? _____
- 9 Olen **kertonut mielipiteeni** Pasilanväylästä suullisesti tai kirjallisesti suunnittelijoille.
- 10 Olen toiminut muuten Pasilanväylään liittyen, miten ? _____
- 11 Olisin toivonut Pasilanväylän suunnittelijoiden toimivan muuten, miten ? _____

* Kuinka hyvin seuraavat väitteet vastaavat **omia käsityksiäsi** ? (PV = Pasilanväylä)

0 = täysin eri mieltä

1-2 = melko eri mieltä

3-4 = jonkin verran eri mieltä

5 = en samaa enkä eri mieltä

6-7 = jonkin verran samaa mieltä

8-9 = melko samaa mieltä

10 = täysin samaa mieltä

PV:n suunnittelu on avointa: rakentamisesta ei ole vielä päätetty ja kaikki oleelliset hankkeeseen liittyvät seikat on tuotu julki

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

PV:n suunnitelmavaihtoehdot tarjosivat vain epäoleellisia yksityiskohtia asukkaiden kommentoitavaksi

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

PV:n myötä liikenteen saastepäästöt vähenevät Eritasoliittymät ja tunnelien ilmanpoistohormit häiritsevät maisemaa

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Ilman PV:ääkin selvittäään

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

PV parantaa liikenneturvallisuutta

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

PV tuhoaa puistoja ja viheralueita

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

PV:n miljoonat voisi käyttää paremminkin

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

PV vähentää läpikulkuliikennettä asuinalueilla

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

PV helpottaa joukkoliikenteen kehittämistä

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

PV lisää yksityisautojen käyttöä kaupungissa

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

PV on tarpeellinen

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

PV katkaisee lähialueen asukkaiden kulkureittejä

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

PV lisää energian ja luonnonvarojen tuhlausta

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

PV vähentää ruuhkia

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

PV lyhentää matkoihin kuluvia aikoja

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

* Mitä mieltä olet Pasilanväylän rakentamisesta? Vedä lyhyt poikkiviiva asteikon siihen kohtaan, joka parhaiten kuvaa **kokonaisnäkemystäsi Pasilanväylän rakentamisesta**.

Kannatan erittäin paljon	10	Kannatan varauksetta Pasilanväylän rakentamista.
	8	Kannatan Pasilanväylän rakentamista. Luotan siihen, että tiehen liittyvät ongelmat pystytään ratkaisemaan hyvällä suunnittelulla.
Kannatan melko paljon	6	Pasilanväylän edut ovat selvästi suuremmat kuin siitä mahdollisesti koituvat haitat.
	4	Vaikka Pasilanväylään liittyy kielteisiäkin puolia, löydän siitä enemmän myönteistä kuin kielteistä.
Kannatan jonkin verran	2	Kannatukseni ei ole vahva, mutta kokonaisnäkemykseni kallistuu kuitenkin myönteiselle kannalle.
En kannata enkä vastusta	0	Pasilanväylän rakentamisessa on yhtä paljon myönteisiä ja kielteisiä puolia. En osaa ottaa kantaa puolesta enkä vastaan.
	-2	Vastustukseni ei ole vahva, mutta kokonaisnäkemykseni kallistuu kuitenkin kielteiselle kannalle.
Vastustan jonkin verran	-4	Vaikka Pasilanväylään liittyy myönteisiäkin puolia, löydän siitä enemmän kielteistä kuin myönteistä.
	-6	Pasilanväylästä ei ole niin paljon hyötyä, että sen kielteiset seuraukset kannattaisi kestää.
Vastustan melko paljon	-8	Vastustan Pasilanväylän rakentamista. Paraskaan suunnittelu ei pysty lievittämään väylän haitallisia vaikutuksia.
Vastustan erittäin paljon	-10	Vastustan ehdottomasti Pasilanväylän rakentamista.

Rengasta **kolme tärkeintä** tekijää, jotka ovat eniten vaikuttaneet edellä esittämäsi näkökannan muodostumiseen? Kuvaile myös lyhyesti miksi.

- 1 Poikittaisyyhteyden kehittämisen tarve, miksi tarvitaan ?

- 2 Pasilanväylän tarpeettomuus, miksi tarpeeton ?

- 3 Liikenteen sujuvuuden parantaminen, miksi ?

- 4 Yksityisautoilun edistämisen vastustaminen, miksi ?

- 5 Pasilanväylän kielteiset ympäristövaikutukset, millaiset ?

- 6 Pasilanväylän myönteiset ympäristövaikutukset, millaiset ?

- 7 Pasilanväylän myönteiset vaikutukset asuinalueilla, millaiset ?

- 8 Pasilanväylän kielteiset vaikutukset asuinalueilla, millaiset ?

- 9 Pasilanväylän kielteiset vaikutukset kaupunkikuvaan, millaiset ?

- 10 Pasilanväylän myönteiset vaikutukset kaupunkikuvaan, millaiset ?

- 11 Pasilanväylän yleishyödyllisyys, millainen ?

- 12 Pasilanväylän suuret kustannukset

- 13 Liikenneturvallisuuden parantaminen, miten ?

- 14 Jokin muu tekijä, mikä ja miksi ? _____

Pasilanväylän yleissuunnittelussa yhtenä vaihtoehtona on tilanteen pysyminen ennallaan. Kuinka todennäköisenä pidät sitä, että Pasilanväylä kuitenkin rakennetaan jonkin suunnitellun vaihtoehdon mukaisesti? Rengasta se luku, joka vastaa käsitystäsi Pasilanväylän **toteutumistodennäköisyydestä**.

[illegible]

- * Kuinka kauan olet asunut edellisen sivun kartan alueella ?
- 1 vajaan vuoden
 - 2 1-3 vuotta
 - 3 4-9 vuotta
 - 4 10 - 15 vuotta
 - 5 yli 15 vuotta
- * Mikä seuraavista kuvaa parhaiten viikottaisten matkojesi kulkumuotoa.
- 1 Käytän lähes yksinomaan yksityisiä moottoriajoneuvoja.
 - 2 Käytän enemmän yksityisiä kuin julkisia kulkuneuvoja.
 - 3 Käytän saman verran julkisia ja yksityisiä kulkuneuvoja.
 - 4 Käytän enemmän julkisia kuin yksityisiä kulkuneuvoja.
 - 5 Käytän lähes yksinomaan julkisia kulkuneuvoja.
 - 6. Kuljen lähes yksinomaan jalan tai pyörällä.

Taustatiedot

- * Sukupuoli 1 nainen 2 mies
- * Ikä _____ vuotta
- * Mikä seuraavista kuvaa **parhaiten** tämänhetkistä elämäntilannettasi ?
- 1 Asun vanhempieni luona
 - 2 Asun yksin
 - 3 Asun puolisoni kanssa, meillä ei ole lapsia
 - 4 Asun puolisoni kanssa, kotona asuu
 - alle kouluikäisiä lapsia _____ kpl
 - 7-15 -vuotiaita lapsia _____ kpl
 - yli 16-vuotiaita lapsia _____ kpl
 - 5 Olen yksinhuoltaja, kotona asuu
 - alle kouluikäisiä lapsia _____ kpl
 - 7-15 -vuotiaita lapsia _____ kpl
 - yli 16-vuotiaita lapsia _____ kpl
 - 6 Asun puolisoni kanssa, lapset ovat lähteneet kotoa
- * Kuinka suuret ovat kotitaloutesi yhteenlasketut kuukausitulot veroja vähentämättä?
- 1 - 4 999 mk
 - 2 5 000 - 9 999 mk
 - 3 10 000 - 14 999 mk
 - 4 15 000 - 19 999 mk
 - 5 20 000 -

* Päätoiminen ammattiasema

- 1 Työntekijä
- 2 Alempi toimihenkilö
- 3 Ylempi toimihenkilö
- 4 Itsenäinen yrittäjä, työnantaja
- 5 Opiskelija, varusmies
- 6 Kotirouva, -äiti tai -isä
- 7 Eläkeläinen
- 8 Työtön

* Päätoiminen toimiala, jos palkkatyössä

- 1 Maa- ja metsätalous
- 2 Teollisuus
- 3 Rakennustoiminta
- 4 Kauppa, ravitsemis- ja majoitustoiminta
- 5 Kuljetus, varastointi ja tietoliikenne
- 6 Rahoitus-, vakuutus- ja kiinteistötoiminta
- 7 Julkinen hallinto, turvallisuuspalvelut
- 8 Terveysten- ja sairaanhoito
- 9 Koulutus ja tutkimus
- 10 Muut yhteiskunnalliset palvelut: _____
- 11 Muut palvelut: _____

* Koulutus

- 1 Kansa-, kansalais-, keski- tai peruskoulu
- 2 Lukio, ammatti-, tekninen tai kauppaoppilaitos
- 3 Opistotaso
- 4 Yliopisto, korkeakoulu

* Mitä muuta haluaisit kertoa Pasilanväylään liittyen ?

KIITOS VAIVANNAÖSTÄSI !

Vain 1. kyselyssä

- Jos olet tutustunut Pasilanväylän suunnitelmiin, niin millaisen arvosanan antaisit niiden esittelyn ymmärrettävyydestä ?

- 1 Huono
- 2 Välttävä
- 3 Tyydyttävä
- 4 Kiitettävä
- 5 Erinomainen

Yhden ihmisen vaikutusmahdollisuudet monimutkaisissa suunnittelutehtävissä ovat pienet. Mitä mieltä olet asukkaiden kuulemisohjelmasta, jossa kaikkien mielipiteitä kuunnellaan, mutta niillä ei välttämättä ole vaikutusta suunnitelmiin ?

- 1 Entistä turhauttavampaa
- 2 Kielteistä
- 3 Ei myönteistä eikä kielteistä merkitystä
- 4 Myönteistä
- 5 Erittäin tärkeätä

Vain 2. kyselyssä

Missä vaiheessa jonkin yhteiskunnallisen hankkeen valmistelua suunnittelijoiden tulisi aloittaa yhteistyö asukkaiden kanssa ?

1. suunnittelijoiden ja asukkaiden välistä vuorovaikutusta **ei** tarvita **ollenkaan**
2. kun hanke on **päätetty toteuttaa** ja suunnitellaan teknisiä ratkaisuja
3. kun on valmistettu **yleissuunnitelmaluonnokset**, muttei vielä hyväksytty niitä
4. kun on **päätetty suunnitella** hanketta yleisluontoisesti ennen toteuttamispäätöstä
5. **heti** kun jotain ajatusta lähdetään tutkimaan, ennen ensimmäisiäkään luonnoksia tai päätöksiä

Mikä on mielestäsi paras tapa selvittää alueen **asukkaiden mielipide** jostakin yhteiskunnallisesta rakennushankkeesta ?

1. asukasyhdistysten kautta
2. postikyselyllä
3. annetaan mahdollisuus kirjoittaa tai soittaa mielipiteensä suunnittelijoille
4. yleisötilaisuudet, joissa asukkaat voivat esittää mielipiteensä suullisesti tai kirjallisesti suunnittelijoille
5. luottamusmiehet (valtuutetut, kansanedustajat) edustavat erilaisia asukasmielipiteitä
6. puolueettomalla tutkimuksella
7. jotenkin muuten, miten _____

Mikä on käsityksesi siitä, **miksi** Pasilanväylän suunnittelussa lähdettiin vuoropuheluun asukkaiden kanssa?

1. haluttiin selvittää, **tarvitaanko** Pasilanväylää asukkaiden mielestä
2. haluttiin selvittää, **minkälaisen** Pasilanväylän asukkaat haluavat
3. haluttiin saada **julkisuutta** hankkeelle
4. haluttiin varmistaa, että Pasilanväylän **yleissuunnitelma** saadaan tehtyä
5. haluttiin varmistaa, että **Pasilanväylä** saadaan rakennettua
6. muu syy, mikä ? _____

2. ja 3. kyselyssä

	Ei ol- lenkaan	Vähän	Jonkin verran	Melko paljon	Erittäin paljon
Tuntuuko sinusta siltä, että suunnittelijat ovat kuunnelleet kansalaisten mielipiteitä Pasilanväylästä?	1	2	3	4	5
voit vaikuttaa siihen, rakennetaanko Pasilanväylä vai ei ?	1	2	3	4	5
voit vaikuttaa siihen, minkälainen Pasilanväylästä tulisi ?	1	2	3	4	5
Pasilanväylän suunnittelu on ollut avoimempaa kuin muissa vastaavanlaisissa hankkeissa ?	1	2	3	4	5

Vain 3. kyselyssä

Jos et käynyt esittelyissä tai ilmaissut mielipidettäsi suunnittelijoille tai lukenut lehtikirjoituksia, niin **miksi et** ? (Voit rengastaa useammankin syyn)

- 1 en ole kiinnostunut tiesuunnitelmista
- 2 en kuitenkaan voisi vaikuttaa suunnitelmiin
- 3 luotan suunnittelijoiden ammattitaitoon
- 4 ei ole ollut aikaa muilta kiireiltä
- 5 en kuitenkaan ymmärtäisi suunnitelmia
- 6 Pasilanväylä ei vaikuta päivittäiseen elämääni
- 7 muu syy, mikä _____

Aiemmin mainitut esittelytilaisuudet, tiedotuslehti ja muut lehtikirjoitukset ovat esimerkkejä ns. avoimen suunnittelun toimista, joilla suunnittelijat pyrkivät luomaan vuorovaikutusta paikallisen väestön kanssa; antamaan tietoa suunnitelmista ja saamaan palautetta niistä.

Onko suunnittelun **avoimuus** ja **vuorovaikutus** väestön kanssa mielestäsi

tärkeätä	1	2	3	4	5	merkityksetöntä
tarpeetonta	1	2	3	4	5	tarpeellista

Onko tämä **Pasilanväylän suunnitteluprosessi** ollut mielestäsi

tehokas	1	2	3	4	5	tehoton
vastuuton	1	2	3	4	5	vastuullinen
järkevä	1	2	3	4	5	järjetön
epärehellinen	1	2	3	4	5	rehellinen
kiinnostava	1	2	3	4	5	kiinnostamaton
salainen	1	2	3	4	5	julkinen

Millaiselta **Pasilanväylän suunnitelmista tiedottaminen** on tuntunut ?

selkeältä	1	2	3	4	5	sekavalta
johdattelevalta	1	2	3	4	5	toteavalta
johdonmukaiselta	1	2	3	4	5	ristiriitaiselta
vaikeatajuiselta	1	2	3	4	5	helppotajuiselta
tiedottavalta	1	2	3	4	5	markkinoivalta
vain myönteiset						sekä kielteiset että
asiat esillä	1	2	3	4	5	myönteiset asiat esillä

Asukaskyselyiden vastaajien alueittaiset taustatiedot ja vastaavat väestötiedot vuonna 1991 tai 1985

(Helsingin väestö 1.1.1991, Helsingin kaupungin tietokeskuksen tilastoja 1991:9 ja Helsinki alueittain 1988)

Ylempi rivi: Väestötiedot kaupungin aluejaon mukaan

Alempi rivi: Kyselyiden jakaumat postinumeroalueittain

Väestötiedot 1991 Kyselyt 1, 2 ja 3	ASUNTOKUNNAT henkilöluvun mukaan % asuntokunnista				asunto- kuntia	koko väestö
	1 h	2 h	3 h	4+ h		
Ruskeasuo	52.4	27.8	10.9	8.8	1749	3288
HKI 28	39.2	33.3	17.6	9.8	51	102
Vanha Munkkiniemi	49.7	31.4	10.1	8.8	4359	7940
HKI 33	32.3	35.3	21.1	11.3	133	291
Munkkivuori, Niemenmäki	53.5	29.0	9.3	8.2	3661	6395
HKI 35	31.8	35.1	19.2	13.9	151	335
Etelä-Haaga, Kivihaka	58.7	25.5	8.9	6.9	7357	12338
HKI 30, 31, 32	35.7	36.2	12.1	15.9	207	442
Etelä-Haaga	58.9	25.5	8.7	6.9	6799	11365
HKI 30, 32	33.5	36.8	12.1	17.6	182	400
Kivihaka	55.7	25.4	11.1	7.7	558	973
HKI 31	52.0	32.0	12.0	4.0	25	42
Vallila	57.5	30.7	8.1	3.7	4633	7435
HKI 55	35.6	34.7	20.8	8.9	101	205
Pasilat	39.1	30.8	15.8	14.3	4565	9625
HKI 24,52	24.4	30.0	27.8	17.8	180	514
Länsi-Pasila	32.5	31.5	17.3	18.7	2379	5468
HKI 24	17.6	30.8	29.7	22.0	91	237
Itä-Pasila	46.6	30.2	14.1	9.2	2109	3994
HKI 52	31.5	29.2	25.8	13.5	89	277
Vanhakaupunki, Toukola, Kumpula,Käpylä, Koskela	43.5	31.4	13.2	11.8	8047	16872
HKI 56, 60, 61	29.0	32.9	23.4	14.7	231	523
Vk,Toukola,Kumpula	40.3	31.1	14.6	14.0	2640	5759
HKI 56	19.7	34.4	26.2	19.7	61	153
Käpylä	45.3	32.2	12.5	10.0	3727	7469
HKI 61	31.2	29.7	24.6	14.4	138	309
Koskela	44.6	30.2	12.7	12.4	1680	3644
HKI 60	37.5	43.8	12.5	6.2	32	61
Oulunkylä, Metsälä	37.3	31.7	14.4	16.6	6369	14469
HKI 62, 64, 65	20.7	36.4	28.1	14.9	121	295
Oulunkylä	37.3	32.0	14.3	16.3	5983	13592
HKI 64, 65	18.9	34.4	27.8	18.9	90	230
Metsälä	36.8	27.2	15.8	20.2	386	877
HKI 62	25.8	41.9	29.0	3.2	31	65

	YKSIN ASUVAT		Kaikkiaan
	Naisia %	Miehiä %	
Koko kaupunki	67.0	33.0	106986
Pasilanväylän alue	69.1	30.9	40728
Kyselyt 1,2,3	68.0	32.0	434

Väestö 1985 Kyselyt 1,2,3	PERHEET					per- heitä yht.
	perhe- väestön osuus%	perheen keski- koko	lapse- ton parisk. %	muut lapsi- perheet %	yksin- huoltaja- perheet %	
Ruskeasuo	54.8	2.57	42	40	38	553
HKI 28	60.8	2.65	52	39	10	31
Vanha Munkkiniemi	65.7	2.74	41	40	19	1923
HKI 33	67.7	2.76	51	47	1	90
Munkkivuori, Niemenm.	61.2	2.67	43	39	18	1573
HKI 35	68.2	2.79	49	47	4	103
Haaga, Kivihaka	56.4	2.73	39	42	19	2657
HKI 30, 31, 32	64.3	2.77	52	42	6	133
Vallila	49.8	2.46	41	30	29	1573
HKI 55	64.4	2.60	51	41	8	65
Länsi-Pasila	68.3	3.02	18	56	26	938
HKI 24	82.4	2.95	34	59	7	75
Itä-Pasila	70.2	2.92	30	49	21	1079
HKI 52	68.5	2.77	39	54	7	61
Vk.,Toukola, Kumpula	58.6	2.63	40	38	22	1116
HKI 56	80.3	2.88	39	55	6	49
Käpylä	64.9	2.72	34	42	24	1898
HKI 61	68.8	2.87	49	56	5	95
Koskela	64.8	2.99	25	48	27	923
HKI 60	62.5	2.45	70	30	0	20
Oulunkylä	71.6	2.95	17	53	30	3281
HKI 64,65	77.7	2.92	40	56	4	73

Väestö 1991 Kyselyt 1, 2 ja 3	SUKUPUOLI		Yht.
	Naisia %	Miehiä %	
Ruskeasuo	60.6	39.4	3288
HKI 28	52.9	47.1	51
Vanha Munkkiniemi	59.0	41.0	7940
HKI 33	50.0	50.0	134
Munkkivuori, Niemenmäki	61.2	38.8	6395
HKI 35	54.6	45.4	152
Etelä-Haaga, Kivihaka	60.2	39.8	12338
HKI 30,31,32	55.7	44.3	210
Vallila	55.0	45.0	7435
HKI 55	55.9	44.1	102
Länsi-Pasila	55.7	44.3	5468
HKI 24	60.9	39.1	92
Itä-Pasila	56.5	43.5	3994
HKI 52	58.4	41.6	89
Vk, Kump., Käpylä, Koskela	52.6	47.4	16872
HKI 56, 60, 61	59.4	40.6	234
Oulunkylä	54.7	45.3	13592
HKI 64,65	50.0	50.0	151
Metsälä	51.7	48.3	877
HKI 62	34.4	65.6	37

	KOULUTUS				Kaikkiaan
	perus-aste	alempi keski-aste	ylempi keski-aste	korkea-aste	
Väestö 1985					
Kyselyt 1,2 ja 3					
Ruskeasu	35.6	14.2	27.3	22.7	2348
HKI 28	26.1	21.7	13.0	39.1	46
Vanha Munkkiniemi	32.9	8.8	27.1	30.9	7019
HKI 33	14.6	20.0	22.7	44.3	130
Munkkivuori, Niemenmäki	31.3	12.3	29.3	26.8	6073
HKI 35	20.0	26.9	17.9	35.2	145
Haaga, Kivihaka	38.0	14.2	26.0	21.6	11360
HKI 30, 31, 32	15.4	24.4	23.4	36.8	201
Vallila	60.1	17.0	15.1	7.7	7149
HKI 55	37.5	24.0	11.5	27.1	96
Länsi-Pasila	35.7	18.7	26.0	19.3	3002
HKI 24	26.4	29.7	24.2	19.8	91
Itä-Pasila	52.9	18.0	18.3	10.7	3624
HKI 52	30.7	36.4	20.5	12.5	88
Vanhak., Toukola, Kumpula	58.3	17.7	13.9	9.7	3692
HKI 56	29.5	31.1	19.7	19.7	61
Käpylä	52.6	14.1	18.1	15.0	6848
HKI 61	26.8	31.9	10.9	30.4	138
Koskela	62.2	16.4	14.1	7.2	3726
HKI 60	41.2	38.2	8.8	11.8	34
Oulunkylä	48.1	14.5	20.1	17.0	11179
HKI 64,65	29.2	31.4	12.4	27.0	89

Väestö 1991	IKA				kaikkiaan
	0-6 v.	7-15 v.	16-64 v.	65+ v.	
Kyselyt 1, 2 ja 3					
Ruskeasu	8.0	6.6	68.3	17.1	3288
HKI 28	14.9	17.4	63.4	4.3	71
Munkkiniemi	5.4	6.5	62.9	25.3	7940
HKI 33	10.7	11.8	56.5	21.0	186
Munkkivuori	5.6	6.2	61.1	27.0	6395
HKI 35	10.9	14.9	55.7	18.6	221
Etelä-Haaga, Kivihaka	5.6	5.5	71.2	17.5	12338
HKI 30,32, 31	11.0	14.9	62.8	11.3	309
Vallila	4.9	3.7	73.3	18.1	7435
HKI 55	13.7	8.7	69.6	8.0	138
Länsi-Pasila	12.0	14.6	68.7	4.6	5468
HKI 24	14.9	17.4	63.4	4.3	161
Itä-Pasila	5.5	9.1	73.2	12.2	3994
HKI 52	9.1	15.2	67.4	8.3	132
Vk,Kump.,Käpylä,Koskela	7.4	9.3	65.7	17.2	16872
HKI 56,60,61	14.6	14.9	58.6	11.8	355
Metsälä, Oulunkylä	7.8	9.3	65.7	17.2	14469
HKI 62,64,65	12.2	14.4	62.8	10.6	188
Koko Helsinki	7.5	8.5	69.7	14.4	492499
PV alue	6.9	7.6	67.6	17.9	78362
Kyselyt 1, 2, 3	12.2	14.2	61.3	12.3	1761
Vastaajat+perhe					

Haastateltavat

Kannattavat varauksetta: 55 ja 58 -vuotiaat miehet, joilla puoliso ja lapsia, ylempiä toimihenkilöitä, perus- ja yliopistotason koulutus, tulot yli 10 000 mk/kk, asuneet yli 10 vuotta vaikutusalueella, Munkkivuori

Eivät kannata eivätkä vastusta: 28 ja 79-vuotiaat yksin elävät naiset, joista toinen opiskelija ja toinen eläkeläinen, opisto- ja yliopistotason koulutus, tulot alle 15 000 mk/kk, toinen asunut alle 3 vuotta, toinen yli 15 vuotta vaikutusalueella, Länsi-Pasila ja Munkkiniemi

Vastustavat ehdottomasti: 37-vuotias nainen ja 51-vuotias mies, molemmilla puoliso ja lapsia, itsenäinen yrittäjä ja ylempi toimihenkilö, opisto- ja yliopistotason koulutus, tulot yli 20 000 mk/kk, asuneet vaikutusalueella 10-15 vuotta, Käpylä ja Länsi-Pasila

Yhdistyskyselyiden saajat

- ei lähetetty ensimmäistä kyselyä
- x kysely palautettu

Kysely1	Kysely2	
		Alppila-Seura
		Hermanni-Vallila-Seura
		Kanta-Helsingin omakotiyhdistys
x		Käpylä-Seura
x		Kivihaka-toimikunta
	x	Kumpula-Seura
		Lassila-Seura
x		Maunula-Seura
		Munkinseutu
		Munkkiniemen Kerho
x		Munkkivuori-Seura
		Oulunkylä-Seura
x	x	Pasila-Seura
-		Pasilan asukasyhdistys
-	x	Pikku Huopalahden asukasyhdistys ry
x		Pohjois-Haaga-Seura
x		Pro Haaga
-		Asukasliitto ry
x	x	Autoliitto ry
-	x	Eläkeläiset ry
-		Länsi-Pasilan autokerho ry
		Länsi-Pasilan liikennetyöryhmä
x	x	Liikennepoliittinen yhdistys Enemmistö ry
-		Monoa Moottoriteille
		Pasilan huolto Oy
-	x	Suomen luonnonsuojeluliitto
9	7	Yhteensä 16 kyselyä palautettu

**MIELIPIDEKYSELY PASILANVÄYLÄN YLEISSUUNNITTELUSTA
ASUKASYHDISTYKSILLE, SEUROILLE, JÄRJESTÖILLE YMS.
1991**

Vastatkaa rengastamalla valitsemanne vaihtoehdon numero tai kirjoittamalla vastaus viivalle.

1. Yhdistyksen, järjestön, seuran tms. nimi?

2. Kuinka kauan yhdistyksenne on toiminut ? _____ vuotta

3. Onko poikittaisyhteyden rakentaminen ollut esillä yhdistyksessänne ?

1 Ei ennen tätä kyselyä.

2 Kyllä, milloin ensimmäisen kerran ? _____

4. Kuvaavatko seuraavat lauseet yhdistyksenne toimintaa ?

Ei Kyllä

1 2 Yhdistyksemme jäsenistössä on keskusteltu tiehankkeesta varsinaisten kokoontumisien ulkopuolella.

1 2 Yhdistyksemme on saanut tiedotteita Pasilanväylästä.

1 2 Tiehanke on ollut esillä yhdistyksemme hallituksen kokouksissa.

1 2 Olemme keskustelleet tiehankkeesta yhdistyksemme yleisessä jäsenkokouksessa.

1 2 Yhdistyksessämme on määritelty kannanotto Pasilanväylästä.

1 2 Olemme ilmaisseet yhdistyksemme kannan Pasilanväylän rakentamisesta kirjallisesti suunnittelijoille.

1 2 Olemme ilmaisseet yhdistyksemme kannan Pasilanväylän rakentamisesta lehtien mielipidesivuilla.

1 2 Olemme toimineet muuten Pasilanväylään liittyen, miten

1 2 Olemme suunnitelleet seuraavankaltaista toimintaa jatkossa

5. Mitä mieltä yhdistyksenne on Pasilanväylän rakentamisesta? Vetäkää lyhyt poikiviiva asteikon siihen kohtaan, joka parhaiten kuvaa yhdistyksenne jäsenten (hallituksen jäsenten) kokonaisnäkemyistä Pasilanväylän rakentamisesta.

Kannatamme erittäin paljon	10	Kannatamme varauksetta Pasilanväylän rakentamista.
	8	Kannatamme Pasilanväylän rakentamista. Luotamme siihen, että tiehen liittyvät ongelmat pystytään ratkaisemaan hyvällä suunnittelulla.
Kannatamme melko paljon	6	Pasilanväylän edut ovat selvästi suuremmat kuin siitä mahdollisesti koituvat haitat.
	4	Vaikka Pasilanväylään liittyy kielteisiäkin puolia, löydämme siitä enemmän myönteistä kuin kielteistä.
Kannatamme jonkin verran	2	Kannatuksemme ei ole vahva, mutta kokonaisnäkemyksemme kallistuu kuitenkin myönteiselle kannalle.
Emme kannata emmekä vastusta	0	Pasilanväylän rakentamisessa on yhtä paljon myönteisiä ja kielteisiä puolia. Emme osaa ottaa kantaa puolesta emmekä vastaan.
	- 2	Vastustuksemme ei ole vahva, mutta kokonaisnäkemyksemme kallistuu kuitenkin kielteiselle kannalle.
Vastustamme jonkin verran	- 4	Vaikka Pasilanväylään liittyy myönteisiäkin puolia, löydämme siitä enemmän kielteistä kuin myönteistä.
	- 6	Pasilanväylästä ei ole niin paljon hyötyä, että sen kielteiset seuraukset kannattaisi kestää.
Vastustamme melko paljon	- 8	Vastustamme Pasilanväylän rakentamista. Paraskaan suunnittelu ei pysty lievittämään väylän haitallisia vaikutuksia.
Vastustamme erittäin paljon	- 10	Vastustamme ehdottomasti Pasilanväylän rakentamista

6. Mikä seuraavista vastaa lähinnä kannanottonne muodostumistapaa ?
 - 1 Kaikki olivat yksimielisiä edellä esitetystä näkökannasta.
 - 2 Keskustelun jälkeen löytyi kaikkia tyydyttävä sopuratkaisu.
 - 3 Edellä esitetty näkökanta edustaa enemmistön mielipidettä.
Mahdollinen äänestystulos _____
 - 4 Yhdistyksessämme on asiasta hyvin erilaisia käsityksiä eikä yhteistä kannanottoa voitu muodostaa puolesta eikä vastaan.
 - 5 Jotenkin muuten, miten _____

7. Mitkä tekijät ovat vaikuttaneet edellä esittämänne kokonaisnäkemyksen muodostumiseen yhdistyksessänne ? Kuvailekaa myös lyhyesti miksi.
 - 1 Poikittaisyhteyden kehittämisen tarve, miksi tarvitaan ?

 - 2 Pasilanväylän tarpeettomuus, miksi tarpeeton ?

 - 3 Liikenteen sujuvuuden parantaminen, miksi ?

 - 4 Yksityisautoilun edistämisen vastustaminen, miksi ?

 - 5 PV:n kielteiset ympäristövaikutukset, millaiset ?

 - 6 Pasilanväylän myönteiset ympäristövaikutukset, millaiset ?

 - 7 Pasilanväylän myönteiset vaikutukset asuinalueilla, millaiset ?

 - 8 Pasilanväylän kielteiset vaikutukset asuinalueilla, millaiset ?

 - 9 Pasilanväylän kielteiset vaikutukset kaupunkikuvaan, millaiset ?

 - 10 Pasilanväylän myönteiset vaikutukset kaupunkikuvaan, millaiset ?

 - 11 Pasilanväylän yleishyödyllisyys, millainen ?

 - 12 Pasilanväylän suuret kustannukset

 - 13 Liikenneturvallisuuden parantaminen, miten ?

 - 14 Jokin muu tekijä, mikä ja miksi _____

8. Pasilanväylän yleissuunnittelussa yhtenä vaihtoehtona on tilanteen pysyminen ennallaan. Kuinka todennäköisenä pidätte sitä, että Pasilanväylä kuitenkin rakennetaan jonkin suunnitellun vaihtoehdon mukaisesti? Rengaskaa se luku, joka vastaa käsitystänne Pasilanväylän toteutumistodennäköisyydestä.

Ei	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Toteutetaan
toteuteta												varmasti

9. Kuinka käsityksenne toteutumistodennäköisyydestä muodostui ?

- 1 Kaikki olivat yksimielisiä edellä esitetystä näkökannasta.
- 2 Keskustelun jälkeen löytyi kaikkia tyydyttävä sopuratkaisu.
- 3 Edellä esitetty näkökanta edustaa enemmistön mielipidettä.
Mahdollinen äänestystulos _____
- 4 Yhdistyksessämme on asiasta hyvin erilaisia käsityksiä eikä yhteistä kannanottoa voitu muodostaa puolesta eikä vastaan.
- 5 Jotenkin muuten, miten _____

10. Mitä mieltä olette yhdyskuntasuunnittelussa asukkaiden ja erilaisten asiaan liittyvien ryhmien kuulemisohjelmasta, jossa kaikkien mielipiteitä kuunnellaan, mutta niillä ei välttämättä ole vaikutusta suunnitelmiin ?

- 1 Entistä turhauttavampaa
- 2 Kielteistä
- 3 Ei myönteistä eikä kielteistä merkitystä
- 4 Myönteistä
- 5 Erittäin tärkeätä

11. Mitä muuta haluaisitte kertoa Pasilanväylään liittyen ?

KIITOS VAIVANÄÖSTÄ !

Tampereen yliopisto
Psykologian laitos

**MIELIPIDEKYSELY PASILANVÄYLÄN YLEISSUUNNITTELUSTA
ASUKASYHDISTYKSILLE, SEUROILLE, JÄRJESTÖILLE YMS.
1993**

Vastatkaa rengastamalla valitsemanne vaihtoehdon numero tai kirjoittamalla vastaus viivalle. Myös marginaaleja voitte käyttää vaihtoehtojen täsmentämiseen ja muuhun lisäinformaatioon.

1. Yhdistyksen, järjestön, seuran tms. nimi?

2. Vastaajan(vastaajien) nimi ja asema/tehtävä yhdistyksessä ?

3. Mitkä seuraavista lauseista kuvaavat yhdistyksenne toimintaa ?

- 1 Yhdistyksessämme on keskusteltu Pasilanväylästä varsinaisten kokoontumisien ulkopuolella.
- 2 Yhdistyksemme on seurannut aktiivisesti hankkeen vaiheita.
- 3 Yhdistyksemme on saanut Via Pasila -lehdet. Mitä mieltä olitte niistä ?

- 4 Yhdistyksemme edustajia kävi suunnitelmien esittelytilaisuuksissa (Avoimet ovet -tilaisuudet). Miten arvioitte niitä ?

- 6 Yhdistyksessämme on laadittu kannanotto Pasilanväylästä. Voisitteko liittää kopion siitä tämän lomakkeen oheen tai kirjoittaa tiivistelmän viimeiselle sivulle.
- 7 Yhdistyksemme on ilmaissut kantansa Pasilanväylästä lehtien mielipidesivuilla.
- 8 Yhdistyksemme on ilmaissut kantansa Pasilanväylästä kirjallisesti suunnittelijoille.
- 9 Yhdistyksemme on kokoontunut suunnittelijoiden kanssa.
- 10 Yhdistyksemme on jättänyt muistutuksen Pasilanväylän yleissuunnitelmasta.

4. Miten muuten yhdistyksenne on **toiminut** Pasilanväylään liittyen ?

Ei ol-
lenkaan Vähän Jonkin Melko Erittäin
 verran paljon paljon

5. Oliko Pasilanväylän suunnittelu
avoimempaa kuin muissa
vastaavanlaisissa hankkeissa ?

1 2 3 4 5

6. **Kuuntelivatko** suunnittelijat yhdistyk-
senne mielipidettä Pasilanväylästä ?

1 2 3 4 5

7. Voitteko vaikuttaa Pasilanväylän
suunnitelmaan ?

1 2 3 4 5

8. Voitteko vaikuttaa Pasilanväylän
rakentamisesta **päättämiseen** ?

1 2 3 4 5

9. Esittelytilaisuudet, tiedotuslehti ja muut lehtikirjoitukset ovat esimerkkejä ns. vuoropuhelutoimista, joilla suunnittelijat pyrkivät luomaan vuorovaikutusta hankkeesta kiinnostuneiden kansalaisten ja yhdistysten kanssa; antamaan tietoa suunnittelusta ja saamaan palautetta niistä.

Millaiseksi arvioitte **Pasilanväylän suunnitteluprosessin** ?

tehoton	1	2	3	4	5	tehokas
vastuuton	1	2	3	4	5	vastuullinen
järjetön	1	2	3	4	5	järkevä
epärehellinen	1	2	3	4	5	rehellinen
kiinnostamaton	1	2	3	4	5	kiinnostava
salainen	1	2	3	4	5	julkinen

Miltä **Pasilanväylän suunnitelmista tiedottaminen** on tuntunut ?

sekavalta	1	2	3	4	5	selkeältä
johdattelevalta	1	2	3	4	5	toteavalta
ristiriitaiselta	1	2	3	4	5	johdonmukaiselta
vaikeatajuiselta	1	2	3	4	5	helppotajuiselta
markkinoivalta	1	2	3	4	5	tiedottavalta
vain myönteiset						sekä kielteiset että
asiat esillä	1	2	3	4	5	myönteiset asiat esillä

10. Arvioikaa vapaamuotoisesti Pasilanväylän suunnittelua ja erityisesti vuoropuhelua yhdistyksenne kanssa. Mikä siinä oli hyvää, mikä huonoa ?

11. Millä tavalla toivoisitte suunnittelijoiden toimivan tulevissa suunnitteluhankkeissa ? Miten vuoropuhelu yhdistysten kanssa tulisi järjestää ?

12. Mitä muuta haluaisitte kertoa Pasilanväylään liittyen ?

KIITOS !

Kokonaisnäkemys Pasilanväylästä taustaryhmittäin

Sukupuoli	Kokonaisnäkemysten keskiarvo	lkm	F= 33.7 s= 0.000
Nainen	0.0	737	
Mies	1.9	644	

Elämäntilanne	keskiarvo	lkm	F= 6.4 s= 0.000
Vanhempien luona	1.0	99	
Yksin	0.5	413	
Pariskunta, ei lapsia	0.6	219	
Lapsiperhe	0.6	379	
Yksinhuoltaja	-0.8	46	
Pariskunta, lapset pois kotoa	2.9	210	

Ikä	Vastustaa		Kannattaa		lkm	$\chi^2=11.6$ s=0.020
	-10 ... -1	0	1 ... 10			
16-39	34.7%	13.2%	52.2%		577	
40-59	34.2%	8.6%	57.2%		444	
60-93	30.9%	16.2%	52.9%		327	

Toimiala	keskiarvo	lkm	F= 9.6 s= 0.000
Teollisuus/rakennus/maatalous	2.4	157	
Kauppa/muut palvelut	1.1	212	
Kuljetus/rahoitus/hallinto	1.6	240	
Terveysten-/sairaanhoito	-0.6	128	
Koulutus/yhteiskunnall. palvelut	-1.1	143	

Tulot (Mk/kk)	keskiarvo	lkm	F= 3.1 s= 0.014
- 4 999	-0.4	125	
5 000- 9 999	0.8	326	
10 000-14 999	0.4	270	
15 000-19 999	1.4	240	
20 000-	1.5	345	

Koulutus	Vastustaa		Kannattaa		lkm	$\chi^2= 16.3$ s=0.012
	-10 ... -1	0	1 ... 10			
Peruskoulu tai vastaava	29.1%	16.8%	54.1%		333	
Lukio tai oppilaitostaso	32.7%	10.8%	56.5%		370	
Opistotaso	32.4%	11.8%	55.9%		238	
Yliopisto, korkeakoulu	38.6%	8.7%	52.7%		391	

Kokonaisnäkemys ja toiminta hankkeen suhteen

		Vastustus			n	keskiarvo	t-arvo	merkitsevyys
%		-10...-1	0	Kannatus 1...10				
Ei kuullutkaan aiemmin		30.7	22.7	46.7	225	.55	.93	.354
Tiesi hankkeesta		34.8	9.6	55.6	1032	.92		
Lukanut lehtikirjoituksia	Kyllä	34.0	9.3	56.7	1001	.99	-1.21	.226
	Ei	31.9	22.3	45.7	282	.54		
Lukanut Via Pasilaa	Kyllä	35.3	8.8	55.9	533	.88	.06	.950
	Ei	32.2	14.5	53.3	717	.91		
Keskustellut tuttujen kanssa	Kyllä	40.8	6.1	53.1	490	.22	3.26	.001
	Ei	28.1	15.7	56.1	757	1.41		
Keskustellut työpaikalla	Kyllä	43.2	2.7	54.1	148	.01	1.70	.090
	Ei	31.9	13.3	54.8	1076	1.03		
Käynyt tilaisuuksissa	Kyllä	61.5	3.8	34.6	52	-1.97	2.85	.006
	Ei	32.2	12.4	55.5	1181	1.03		
Osallistunut yhdistystoimintaan	Kyllä	63.3	4.1	32.7	49	-3.22	4.16	.000
	Ei	32.0	12.3	55.7	1183	1.09		
Mielipide suunnittelijoille	Kyllä	69.8		30.2	43	-3.44	4.08	.000
	Ei	31.9	12.5	55.6	1191	1.08		

Kulkumuoto	Kokonaisnäkemysten		
	keskiarvo	n	
Yksityisillä moottoriajoneuvoilla	2.99	285	F=25.42 s=.0000 r=-.28 * *
Enemmän yksityisillä kuin julkisilla	3.22	136	
Saman verran yksityisillä ja julkisilla	2.24	127	
Enemmän julkisilla kuin yksityisillä	0.73	199	
Julkisilla kulkuneuvoilla	-0.52	516	
Julkisilla, kävellen tai pyörällä	-2.20	97	

Vapaamuotoiset kommentit Pasilanväylästä (PV)

KOKONAISNÄKEMYKSEN PERUSTELU

PV1 PV2 PV3 | V1 V2 V3 | Yht

Nykyiset poikittaisyhteydet huonot		36	44		7	9	96
Nykyinen ruuhkaisuus	1	23	35		6	4	37
Ruuhkien vähentäminen	1	46	33		6	9	95
Sujuvampi liikenne	4	30	18	1	7	5	65
Suoraan, ei keskustan kautta	3	27	13		4	4	51
Nopeammin, lyhyemmässä ajassa		32	33		9	6	80
Kasvava liikenne tarvitsee tietä	2	9	14		3	1	29
Yksityisautoilun puolesta	4	3	2			1	10
Oma autoilu, työmatka		10	6		3		19
*Ruuhkien sijasta sujuvasti, nopeammin, suoraan	15	216	198	1	45	39	482

Liian suuret kustannukset		19	39		4	2	64
Ei PV:ää laman aikana		10	13		1	5	29
Hyötyn nähden turhan suuret kustannukset	1	7	12		2		22
Rahat tärkeämpiin kohteisiin	3	28	34		2	2	68
PV:n sijasta rahat joukkoliikenteen kehittämiseen		6	10		1		17
*Kustannukset	4	70	108		10	9	201

Eritasoliittymät, vähemmän tasoristeyksiä -> turvallisuus		18	27		6	6	57
Asuinalueiden liikenne vähenee -> turvallisuus		14	12		3	3	32
Sujuvuus parantuu, ruuhkat vähenevät -> turvallisuus		14	15		2	1	32
Kevyt liikenne ja autot erilleen -> turvallisuus		8	15		2	2	27
Tunnelit -> turvallisuus		6	4				10
Turvallisempi		4	6		2	1	13
*Turvallisuus		64	79		15	13	171

PV:n myötä saasteet lisääntyvät	1	26	42		6	3	78
Liikenne lisääntyy, saasteet lisääntyvät	2	9	21	2	1	3	30
Autoilun tuottamat saasteet ja muut haitat		21	23		5	3	52
Luonto, puistot, viheralueet tuhoutuu, pirstoutuu, vähenee	5	37	41	1	3	6	93
*Saasteita lisää, viheralueet vähenee	8	93	127	3	15	15	253

Melu ja saastepäästöt vähenevät (tunnelialueilla)	2	30	28		4	1	65
Ruuhkien väheneminen vähentää saastepäästöjä		21	31		7	4	63
*Saasteiden väheneminen	2	51	59		11	5	128

PV lisää yksityisautoilua/liikennettä	4	14	27	2	1	3	51
Yksityisautoilua vähennettävä kaupungissa (ei PV:ää)	4	5	14	1	1		25
Yksityisautoja muutenkin liikaa keskustassa	2	7	15		2	1	27
Yksityisautoilu vastuutonta tuhlausta	1		14				15
Kehitetään joukkoliikennettä PV:n/yksityisautoilun sijasta	12	21	28	2	6	6	75
Joukkoliikenteen poikittaisyhteydet sujuvammiksi	9	15	13		4	1	42
*Joukkoliikenne yksityisautoilun sijasta	32	62	111	5	14	11	235

Tarpeeton	12	13	30		1	6	62
Teitä on jo tarpeeksi, kehät olemassa ohikululle	2	15	31		2	4	54
Kehitetään nykyisiä väyliä (kehät)	8	14	10	1	1	1	35
Ruuhkia harvoin, lyhyitä	3	8	11			2	24
Vähäinen, väliaikainen hyöty, ei ratkaise mitään	2	6	5	1	2	1	17
*Tarpeeton, teitä riittävästi, kehitetään nykyisiä	27	56	87	2	6	14	192

	PV1	PV2	PV3	V1	V2	V3	Yht
Asuinalueiden (läpiajo)liikenne vähenee	4	59	41		6	3	113
Keskustan (läpiajo)liikenne vähenee	2	53	47		17	7	126
*Liikenne vähenee keskustassa/asuinalueilla	6	112	88		23	10	239
*Asukkaiden rauha häiriintyy, kulkeminen vaikeutuu	3	13	17		2	3	38
Työllistää	1	8	8		1	3	21
Enemmän hyötyä kuin haittaa		4	10		1	6	21
*Yleishyödyllinen	1	12	18		2	9	42
Rumentaa maisemaa	4	18	26			6	54
Ei moottoritietä kantakaupunkiin, ohikulun kierrettävä HKI	2	8	12	2		3	27
*Rumentaa kaupunkikuvaa	9	39	55	2	2	12	119
*Tunnelit hyviä ympäristöllisesti ja maisemallisesti		30	20		5	1	56

MUITA KOMMENTTEJA PASILANVÄYLÄSTÄ

	PV1	PV2	PV3	V1	V2	V3	Yht
Myönteistä PV:stä	5	13	11	1	2	1	33
Toivomuksia PV:n toteuttamiseen	13	12	7	2	2	2	26
PV tulisi toteuttaa mahdollisimman pian	4	6	11		2	1	24
Toivomuksia liikennejärjestelyistä PV:n ohella/sijasta		7	5		3		15
Pohdintaa puolesta ja vastaan / ehdollinen kannanotto	2	8	7	1	2	2	22
Kielteistä PV:stä	5	5	8	1			19

KOMMENTTEJA VUOROPUHELUSTA

	PV1	PV2	PV3	V1	V2	V3	Yht
Myönteistä vuoropuhelusta		4	3				7
Kielteistä vuoropuhelusta (Asukkaat mukaan, tutkimustietoa)	1	8	8		2		19
Ei vaikutusmahdollisuutta, avoimuus hämäystä	3	5	7				15
INFOA, enemmän tietoa	16	4	5			2	27
En tiedä asiasta	12	10	4	9	6	4	45
Ei aikaa, ei jaksa, ei kiinnosta, ei autoile	6	6	2			2	16

KOMMENTTEJA TUTKIMUKSESTA

	PV1	PV2	PV3	V1	V2	V3	Yht
Miksi tehty ?, Ainut mielipidekysely, Tuloksista tietoa, yms.	9	6	8				23

Suhtautuminen Pasilanväylään liittyviin väittämiin

Kk= kokonaisnäkemyskeskiarvo (-10 ...10)

		eri mieltä 0...4	ei samaa eikä eri mieltä (5)	samaa mieltä 6...10	Vastaa- jien lkm	Väittä- män keskiarvo
PV vähentää ruuhkia	%	18.6	12.7	68.7	1241	6.5
	Kk	-4.8	-2.6	3.2		
PV lyhentää matkoihin kuluva aikoja	%	14.5	14.0	71.5	1240	6.8
	Kk	-5.2	-2.8	3.0		
PV:n milloin voisi käyttää paremminkin	%	22.9	17.7	59.4	1245	6.6
	Kk	6.7	3.8	-2.2		
PV parantaa liikenne- turvallisuutta	%	18.6	17.2	64.2	1234	6.3
	Kk	-4.7	-1.6	3.4		
PV:n myötä liikenteen saastepäästöt vähenevät	%	40.2	14.8	45.0	1230	4.8
	Kk	-2.9	0.9	4.5		
PV tuhoaa puistoja ja viheralueita	%	27.3	14.7	58.0	1235	6.1
	Kk	5.2	2.4	-1.6		
PV lisää energian ja luonnonvarojen tuhlausta	%	38.1	19.7	42.2	1234	5.3
	Kk	5.4	1.4	-3.4		
PV lisää yksityisautojen käyttöä kaupungissa	%	30.7	22.2	47.0	1237	5.6
	Kk	4.3	1.6	-1.5		
PV helpottaa joukko- liikenteen kehittämistä	%	23.1	21.1	55.8	1232	5.8
	Kk	-4.6	0.1	3.7		
PV on tarpeellinen	%	34.8	18.3	46.8	1234	5.2
	Kk	-5.4	1.0	5.6		
Ilman PV:ääkin selvittää	%	32.4	12.9	54.8	1236	6.0
	Kk	5.8	2.1	-2.4		
PV vähentää läpikulku- liikennettä asuinalueilla	%	17.5	12.6	69.9	1235	6.6
	Kk	-4.6	-2.1	3.0		
PV katkaisee lähialueen asukkaiden kulkureittejä	%	34.1	26.3	39.6	1234	5.2
	Kk	4.8	0.8	-2.3		
Eritasoliittymät ja tunnelien ilmanpoistohormit häiritsevät maisemaa	%	37.6	14.3	48.1	1231	5.3
	Kk	4.5	1.2	-2.0		

Mielipiteet Via Pasilasta ja avoimista ovista sekä muu toiminta ja toiveet suunnittelijoiden toiminnasta

Mitä mieltä olet Via Pasila -tiedotuslehtestä ?	PV2	PV3	Yht.	%
Hyvä, selkeä	19	36	55	
Asiallinen	14	20	34	
Hyvä tapa tiedottaa	19	13	32	
OK	5	14	19	
Muuta myönteistä	3	3	6	
*Myönteistä	60	86	146	51.0
Yksipuolinen, markkinoiva, propagandistinen	21	39	60	
Sekava, vaikeaselkoinen, tylsä	15	17	32	
Hyvä että tiedotetaan, mutta toteutus yksipuolinen	7	11	18	
Ei kiinnostaa, ei merkitystä	3	6	9	
Tuhlausta, epäuskottava		9	9	
*Kielteistä	46	82	128	44.8
En osaa sanoa, vain silmäillyt	4	5	9	
Ei ole tullut säännöllisesti	1	2	3	
*Ei osaa sanoa	5	7	12	4.2
*Yhteensä	111	175	286	100

Mitä mieltä avoimet ovet -tilaisuuksista ?	PV2	PV3	Yht.
Hyvä idea,	4	2	6
Asiallista, selventävää	4	4	8
*Myönteistä	8	6	14
Ei tietoa tilaisuuksista	2	0	2
Turha mennä, tietoa saa, muttei voi vaikuttaa päättäjiin	3	2	5
Yksipuolisia	2	7	9
*Kielteistä	7	9	16
*Yhteensä	15	15	30

Miten muuten olisit toivonut PV:n suunnittelijoiden toimivan ?	PV2	PV3	V2	V3	Yht.
Kyseltyt asukkaiden mielipiteet ennen suunnittelua	18	7	1		26
Parempi tiedottaminen	10	4			14
Lopettavan suunnittelun	5	7		1	13
Tutkivan vakavasti muita vaihtoehtoja	3	6	1		10
Avoimemmin, järkevämmiin	4	4		1	9
Selvittävän hankkeen haitat	3	5			8
Kehittävän joukkoliikennettä	3	3	1		7
Ripeämmin, vaihteittain, rahoituksen järjestäminen		4	1		5

TIELAITOKSEN SELVITYKSIÄ

- 86/1993 Teiden suolauksen vähentäminen Kuopion tiepiirissä; Vaikutukset talvella 1992-1993. TIEL 3200210
- 87/1993 Kuljettajakäyttäytyminen kaarre- ja jonoajossa. TIEL 3200212
- 88/1993 Tielaitoksen liikenteen informaatiopalvelujen kehittämistutkimus. TIEL 3200215
- 1/1994 Suunnittelustrategia. Tiehallinto
- 2/1994 Ihminen ja tie; Tien kokeminen ja tie kirjallisuudessa. TIEL 3200211
- 3/1994 Strategic Highway Research Program (SHRP) - Long-Term Pavement Performance (LTPP); Materiaalimodulin määrittäminen takaisinlaskentaohjelmilla sekä tierakenteen vaurioitumisajankohdan ennustemallit. TIEL 3200213
- 4/1994 Salaojan ympärysaineen vaikutus raudan saostumisessa. TIEL 3200214
- 5/1994 Syyt yritysten sijoittumiseen liikenteellisten solmukohtien läheisyyteen. TIEL 3200216
- 6/1994 Helsingin seudun pääväylien liikenteen hallinta. TIEL 3200217
- 7/1994 Tien pohja- ja päällysrakenteet, tutkimusohjelma (TPPT), Tutkimus-suunnitelma vuosille 1994-2000. TIEL 3200218
- 8/1994 Roudan vaikutusten mallintaminen. TIEL 3200219
- 9/1994 Liikenteen vaatima energia ja kaupunkirakenne. TIEL 3200220
- 10/1994 Rakennussuunnittelun kehittäminen; Selvitys rakennussuunnittelun sisällyttämisestä rakentamiseen. TIEL 3200221
- 11/1994 Radiometristen tiiviysmittauslaitteiden käyttäminen päällysteiden tyhjiätilamittauksiin. TIEL 3200222
- 12/1994 Jännitys- ja muodonmuutosmittaukset tierakenteissa 1992-1993; Roudan sulamisen simulointi, pohjaveden pinnan vaikutus korkeassa lämpötilassa ja päällysteen reunan vaikutus. TIEL 3200223
- 13/1994 Kotitalouksien henkilöauton omistus ja käyttö vuonna 1990. TIEL 3200224
- 14/1994 Tienvarsien ja -luiskien niitto ja vesakonraivaus. Tuotannon palvelukeskus, Kuopion kehitysyksikkö
- 15/1994 Kestävä kehitys ja kaupunkirakenne - urbaani palapeli. TIEL 3200225
- 16/1994 Päällysteiden kulutuskestävyyttä mittaavien sivurullakuluslaitteiden vertailututkimus. TIEL 3200226
- 17/1994 Liikenteen ja maankäytön vuorovaikutus; Vaikutusten arviointia pääkaupunkiseudun MEPLAN-koemallilla. TIEL 3200227
- 18/1994 Liikenne palvelee ja muuttaa yhdyskuntaa - maankäytön ja liikenteen vuorovaikutus. TIEL 3200228
- 19/1994 Kelin kokemisen, rengaskunnon ja rengastyypin vaikutus nopeuskäyttäytymiseen. TIEL 3200229